Фарватерами флотской службы

Георгий Михайлович Егоров

SHOUT
SHARE
IT

- Егоров Георгий Михайлович

Егоров Георгий Михайлович Фарватерами флотской службы

Егоров Георгий Михайлович
Фарватерами флотской службы
{1}Так обозначены ссылки на примечания. Примечания в конце текста книги.

Аннотация издательства: Г. М. Егоров рассказывает о службе на Балтийском флоте, где он был штурманом, помощником командира подводной лодки, командовал кораблем. В Великую Отечественную войну участвовал в боевых действиях. В послевоенные годы служил на Тихом океане в соединениях подводных лодок, командовал Северным флотом, был начальником Главного штаба Военно-Морского Флоте - первым заместителем главнокомандующего ВМФ.

Содержание

За десять дней до войны
Время больших испытаний
Балтика в огне
Блокада в наших судьбах
Готовимся к летней кампании
Прорыв
Атака в Померанской бухте
У берегов противника
Важные перемены
Взгляд сквозь годы
Держать порох сухим!
На вахте океанской
Звезда на флаге
В должности начальника штаба
Ракеты стартуют из глубины
Флот нашего времени
Люди атомного флота
На подводных орбитах
С дружбой - через океаны и моря
Вместо послесловия
Примечания

За десять дней до войны

Эти последние перед суровыми испытаниями дни особенно отчетливо врезались в память. 12 июня 1941 года подводная лодка "Щ-310", на которой я служил штурманом, выходила из главной базы Краснознаменного Балтийского флота Таллина в

море на патрулирование в район к северо-западу от острова Хиума (Даго) с задачей вести наблюдение за кораблями и судоходством на подходах к Финскому заливу. Одновременно ставилась задача по совершенствованию боевой подготовки экипажа.

Курсы, которыми мы шли, в общем-то были для меня уже испытанными. Все створные знаки, маяки, вехи, изгибы фарватеров - хорошо известны. К тому же Таллинский рейд и подходы к нему были очень толково оборудованы в навигационном отношении. Это, конечно, облегчало мою работу. Но штурманские обязанности в любых условиях плавания всегда не просты. Только успевай поворачиваться. Чуть зазеваешься, промедлишь, собьешься с курса - посадишь корабль на мель. Особенно на таком мелководном театре, как Балтийский.

Поэтому я и трудился, как говорят, в поте лица. Вверх-вниз по многометровому вертикальному трапу. Из центрального поста на ходовой мостик, а оттуда, со взятыми пеленгами, снова вниз, к карте.

В очередной раз поднявшись наверх, я дождался выхода лодки на створ Виимси, что южнее острова Нарген, и доложил командиру:

- Время поворота на курс 265 градусов.

- Добро,- ответил, как всегда, спокойно капитан-лейтенант Дмитрий Климентьевич Ярошевич.- Лево руля!

Спустя несколько секунд нос лодки как бы нехотя подался влево. А я еще раз с особым уважением взглянул на своего командира. Нравился он мне. Впрочем, не только мне, а всему экипажу. В нем чувствовалась большая внутренняя сила, уверенность в себе, в своих поступках. Была у Ярошевича и еще одна черта характера, способствующая созданию авторитета. Он доверял подчиненным, воспитывал в них самостоятельность, и особенно у таких, как я,- недавних выпускников военно-морского училища. Благодаря этому доверию командиры на "Щ-310", например те, кто нес ходовую вахту, могли довольно уверенно управлять маневрами корабля, швартоваться к пирсам, производить срочное погружение, выходить в учебные атаки на суда "противника".

Был наш командир и внешне красивым: высокий, черноволосый, с правильными чертами лица. Отличала его и исключительная аккуратность. Я никогда не видел его в помятых брюках, в несвежей сорочке. И даже в море, на подводной лодке, где кругом металл и с подволока зачастую сыплет капель, где страшная теснота и где, прежде чем повернуться, сделать шаг, следует подумать, не заденешь ли ты плечом, а то и головой

какой-нибудь механизм, - Ярошевич всегда был опрятным, подтянутым, я бы даже сказал, элегантным.

Дмитрий Ярошевич до поступления в военно-морское училище работал слесарем в паровозном депо в городе Чарджоу. Видимо, не вря у нас говорили, что отец нашего командира был поляк, а мать узбечка: он хорошо знал узбекский язык.

Для меня он являлся представителем нового поколения командиров флота, воспитанных молодой Советской властью. Людей с крепкой рабочей хваткой и в то же время глубокой внутренней культуры, высокой интеллигентности, идейной убежденности и патриотизма.

Когда накануне нового, 1941 года старший лейтенант Ярошевич, получив назначение командиром на "Щ-310", впервые пришел на лодку, то, собрав экипаж, он сказал: "Самый опасный человек на лодке тот, кто ничего не знает и ничего не умеет. Я призываю всех: совершенствуйтесь и совершенствуйтесь в своем деле. Изучайте корабль и свою специальность".

Впоследствии, уже во время войны, мы все убедились, как важно знать свое дело и свой корабль. Сколько же раз благодаря высокому мастерству экипажа мы смогли успешно выполнять боевые задачи и избежать гибели!

Стремлению овладевать высоким мастерством во многом способствовала любовь к кораблю, преданность подводному флоту. Лично у меня желание стать подводником родилось, когда был курсантом последних курсов Высшего военно-морского училища имени М. В. Фрунзе, которое окончил в мае 1940 года. Большую, если не главную, роль сыграл в таком решении удивительный человек, преподаватель училища капитан 1 ранга А. А. Ждан-Пушкин.

Это имя известно многим подводникам моего поколения. Благодаря безграничной преданности Александра Александровича подводным лодкам, его редкостному умению внушить любовь к делу другим, не один выпускник училища выбрал себе нелегкую, полную опасностей службу на подводном флоте.

Сам же Ждан-Пушкин еще в дореволюционном русском флоте был одним из первых командиров подводной лодки. Он принимал участие в боевых действиях на Балтике во время первой мировой войны. С 1917 года - в революционном Балтийском флоте. В качестве командира подводной лодки "Тигр" участвовал в историческом Ледовом походе кораблей из Гельсингфорса в Петроград. В 1924 году Александр Александрович окончил Военно-морскую академию, впоследствии командовал дивизионом подводных лодок, а с 1934 года перешел на

преподавательскую работу.

Лекции по тактике боевых действий подводных лодок, которые он читал, как правило, без конспекта, всегда иллюстрировались живыми примерами мужества подводников, романтики их службы.

"Друзья, поверьте моему слову,- говорил он не раз курсантам,- за лодками исключительно большое будущее. Это оружие завтрашнего дня".

Стоит только представить себе обстановку того времени, чтобы понять, насколько смелы и прозорливы были эти слова. Да, в первой мировой войне подводные лодки заявили о себе достаточно грозно. Однако после войны стали бурно развиваться и противолодочные средства. Все более совершенствовались противолодочные корабли, противолодочная авиация, минное оружие. Были изобретены новые гидроакустические приборы, так называемые асдики, лишавшие лодки главного преимущества - скрытности. Все это сказывалось на взглядах ведения войны на море. Например, к началу второй мировой войны фашистская Германия делала ставку в основном на надводный флот. Ему отводилась решающая роль в боевых действиях. Только в ходе войны было развернуто массовое строительство подводных лодок. Англия и другие морские державы основное внимание также уделяли крупным надводным кораблям.

Недавно, работая над статьей об эволюции боевого применения подводных лодок во второй мировой войне, я прочитал воспоминания гросс-адмирала К. Деница, командовавшего подводными силами фашистского флота, а в последние годы войны - всем флотом. Вот что он написал: "После первой мировой войны англичане очень много писали об асдике - новом средстве обнаружения подводных лодок, находящихся в подводном положении. Этот прибор якобы позволял обнаруживать подводные лодки на дистанции в несколько тысяч метров. В целом же подводная лодка объявлялась в Англии устаревшей боевой силой. Считали даже, что другим нациям не стоило строить подводные лодки"{1}.

Ждан-Пушкин утверждал обратное. Он говорил нам, что в будущих войнах подводные лодки станут более грозной, если не главной, силой.

Впоследствии я не раз вспоминал эти его слова, когда участвовал в приеме от промышленности современных атомных подводных лодок или выходил на них в море. Как же прав был Александр Александрович! Могучие подводные лодки, способные, не всплывая на поверхность, обогнуть земной шар, действительно представляют сегодня такую силу, которой по плечу задачи

оперативного и даже стратегического масштаба.

Ну а в то время мы, курсанты, слушали Ждан-Пушкина, как говорится, разинув рты. И постепенно, шаг за шагом, лекция за лекцией, становились такими же страстными поклонниками подводных лодок, как и наш педагог.

Вот почему, когда на последнем курсе нас стали спрашивать, где желаем служить после выпуска, я не колеблясь сказал: "Только на подводных лодках".

Просьба была удовлетворена. С небольшим чемоданчиком в руках, с предписанием в кармане новенькой, с иголочки, тужурки, с лейтенантскими нашивками на рукавах, обуреваемый приподнятыми чувствами, я вступил с борта рейсового катера на кронштадтскую землю.

Кронштадт!.. В те годы не было, пожалуй, в нашей стране человека, который с благоговением не произносил бы это слово. И не случайно. Легендарный крейсер "Аврора" вышел из Кронштадта в Петроград, чтобы подать сигнал к штурму Зимнего дворца. Моряки Балтики уходили из Кронштадта на сухопутные фронты сражаться за молодую Советскую Республику. Колоссальным успехом пользовался замечательный фильм "Мы из Кронштадта". Что же касается давней истории, то именно в Кронштадте в разные годы бывали адмиралы Г. А. Спиридов, Ф. Ф. Ушаков, Д. Н. Сенявин, М. П. Лазарев, Н. С. Нахимов, В. А. Корнилов, Г. И. Бутаков, С. О. Макаров и мореплаватели И. Ф. Крузенштерн, Ю. Ф. Лисянский, Ф. Ф. Беллинсгаузен, В. М. Головнин, Ф. П. Литке и другие, прославившие наше Отечество.

Понятно, что все это наполняло меня особой гордостью: не каждому моряку выпадала честь начинать службу в таком славном месте, как Кронштадт.

Чтобы попасть в штаб бригады подводных лодок, следовало пройти от причала рейсовых катеров значительную часть острова Котлин, на котором и находится Кронштадт. Но я не торопился. Хотелось как можно полнее вобрать в себя впечатления, проникнуться духом, историей этого города.

В тенистом Петровском парке, где на постаменте высится бронзовая фигура основателя регулярного российского флота и Кронштадта Петра I, я несколько раз прочел строки петровского наставления личному составу крепости: "Оборону флота и сего места держать до последней силы и живота, яко наиглавнейшее дело".

Мог ли я подумать тогда, что в эти самые минуты, за тысячи километров от Кронштадта, в штабах фашистского вермахта, уже шла разработка плана войны с Советским Союзом. В этом плане, названном планом "Барбаросса", в одном из его пунктов будут и

предписания, касающиеся непосредственно Кронштадта. В директиве Гитлера No 21, предусматривавшей молниеносный выход фашистских полчищ на рубеж Архангельск, Волга, предписывалось следующее: "В ходе этих операций Балтийский флот русских быстро потеряет свои опорные пункты и, таким образом, перестанет быть боеспособным". Что же касалось советских войск в Прибалтике, то операция, по замыслу Гитлера, "должна завершиться захватом Ленинграда и Кронштадта".

Да, не знал я, находясь перед памятником Петру I в Кронштадтском парке, что назревали уже великие испытания, не знал и того, что пророческие петровские слова "оборону флота и сего места держать до последней силы и живота..." окажутся актуальными и для нас.

В береговой базе бригады подводных лодок я, как и требовал того Корабельный устав, представился тогдашнему командиру "Щ-310" капитан-лейтенанту Павлу Александровичу Морозову.

- Вам повезло,- сказал командир.- Лодка в ремонте, так что есть редкая возможность изучить ее досконально. Не советую терять времени. Засучивайте рукава и отправляйтесь в отсеки, в трюмы, на боевые посты.

Под началом Морозова я прослужил недолго, но его совет изучать лодку досконально выполнял с большим старанием. Наша "Щ-310", или, как ее называли собственным именем, "Белуха", являлась представителем второй серии советских подводных лодок. В ней были воплощены последние для того времени достижения отечественного кораблестроения.

А первыми советскими подводными лодками, входившими в строй в начале тридцатых годов, были лодки серии Д, или "декабристы". В разработке их проектов и проектов последующих серий принимали участие конструкторы судостроительной промышленности и сотрудники различных институтов Военно-Морских Сил. Непосредственно руководили этим большим делом виднейшие советские ученые-кораблестроители А. Н. Крылов, П. Ф. Папкович, К). А. Шиманский.

Без преувеличения можно сказать, что выдающуюся роль в разработке первых и последующих серий отечественных подводных лодок сыграло конструкторское бюро, возглавляемое в течение ряда лет Б. М. Малининым. Под его руководством выросли опытные кадры конструкторов и строителей советских подводных лодок.

Вообще-то, имелось несколько модификаций лодок типа Щ. Однако по своим боевым возможностям, по тактико-техническим показателям они примерно были одинаковыми. В отличие от "декабристов" "щуки", как их называли в быту, строились

полуторакорпусными: легкий корпус не охватывал полностью, а прикрывал две трети длины прочного корпуса, по бортам имелись були, в которых находились главные балластные цистерны.

На вооружении "щук" было шесть торпедных аппаратов. Четыре - в носу и два - в корме. Общий запас - десять торпед. Имелась на лодках также артиллерия: две 45-миллиметровые пушки. Лодки обладали хорошими мореходными качествами. Дальность их плавания составляла 5 тысяч миль. Автономность по спецификации 20 суток. Однако скорость была недостаточной: 12 узлов в надводном положении и 8 - в подводном. Забегая вперед, надо сказать, что славные советские подводники, перекрывая технические возможности, довели автономность плавания "щук" до 60 суток!..

Условия для того, чтобы хорошо изучить корабль, были действительно благоприятными. Ежедневно с утра надевал комбинезон и отправлялся на лодку. В период ремонта доступ к системам, механизмам, приборам более легкий, нежели в то время, когда лодка участвует в кампании. Кроме того, механизмы и системы можно было изучать в разобранном виде.

С блокнотом и карандашом в руках чуть ли не на животе я ползал по самым недоступным местам: буквально руками прощупывал системы погружения и всплытия, аварийного продувания, трюмно-балластные, системы воздуха высокого и среднего давления. Зарисовывал электросхемы, тщательно изучал устройство аккумуляторных батарей, способы их зарядки.

Для того чтобы грамотно разбираться во всей технике, требовались, разумеется, инженерные знания". Таких знаний в училище мы не получили, однако существенную помощь оказали товарищи по службе. В первую очередь командир электромеханической боевой части старший техник-лейтенант Михаил Сергеевич Кувшинов. Он помог мне не только хорошо изучить корабль, научил по памяти вычерчивать любую магистраль, но и приобщил, я бы сказал, к великому таинству, благодаря чему я проник в сущность действия всех систем и механизмов при погружении и всплытии, а также освоил варианты их переключения в сложных аварийных ситуациях.

В общем устройство лодки я постиг. Сложнее пришлось с практическим освоением своих прямых штурманских обязанностей, с практикой подводного кораблевождения.

Почему так произошло? Дело в том, что в военно-морском училище в те годы основной упор в обучении будущих флотских командиров делался все же на подготовку к плаванию на надводных кораблях. Педагоги у нас были замечательные. Так, преподаватель устройства мореходных инструментов Н. А.

Сакеллари известен как один из виднейших штурманов. В 1905 году, во время перехода 2-й Тихоокеанской эскадры с Балтики на Дальний Восток, он исполнял обязанности штурмана на эскадренном броненосце "Орел".

Не одно поколение советских моряков с благодарностью вспоминает преподавателя навигации контр-адмирала И. Н. Дмитриева. Иван Николаевич был штурманом на военном транспорте "Анадырь", участвовал в походе 2-й эскадры и Цусимском сражении. Кстати, это единственный корабль из эскадры З. П. Рожественского, возвратившийся обратным маршрутом вокруг Африки в Кронштадт.

В те годы, после выхода книги А.С. Новикова-Прибоя "Цусима", мы, курсанты, не раз обсуждали обстоятельства и причины гибели русской эскадры. Узнав, что Иван Николаевич был участником этого боя, попросили рассказать о нем.

Иван Николаевич, под влиянием воспоминаний, растрогался. Помню такие его слова: "Когда в дыму сражения мы обнаружили гибель броненосца "Ослябя" поспешили товарищам на помощь, но нас атаковали японские миноносцы и открыли огонь крейсера. Спасибо матушке-"Авроре", она своими меткими залпами отогнала японцев, благодаря чему многих ослябинцев удалось спасти".

В 1929 году контр-адмирал Дмитриев участвовал также в известном переходе линейного корабля "Парижская коммуна" (впоследствии "Севастополь") и крейсера "Профинтерн" с Балтики на Черное море.

А кто из старого поколения моряков не знает преподавателя мореходной астрономии Б. П. Хлюстина! По его учебникам не одно поколение штурманов постигало искусство определения места корабля по небесным светилам. А на разработанной им теории зиждутся современные навигационные комплексы.

Так вот, с помощью отличных педагогов мы освоили теоретические законы кораблевождения, закрепили их во время практических плаваний. За годы учебы я, например, проходил практику на Черном море - на линкоре "Парижская коммуна" и на крейсере "Красный Кавказ", на Балтийском море - на крейсере "Аврора", и на учебном корабле "Комсомолец".

Однако никто из моих сверстников ни разу не вышел в море на подводной лодке. Мы имели довольно общее понятие о сущности и особенностях прокладки пути корабля на глубине. Один раз, в 1938 году, в порядке знакомства мы посетили подводную лодку "Декабрист" в Севастополе. Хорошо помню, какое сильное впечатление произвел этот огромный подводный стальной корабль.

Правда, те, кто изъявил желание служить на подводных лодках, после выпуска из училища и сдачи государственных экзаменов, были направлены на двухмесячные классы переподготовки и там получили некоторые знания по основам подводного плавания, использованию оружия, тактике подводного боя. Но все же этих знаний было недостаточно, чтобы в полной мере отвечать требованиям, которые, как правило, предъявляются к подводникам-штурманам.

Вот почему наряду с изучением своего корабля я стремился при любом удобном случае выйти в море на лодке, которая не находилась в ремонте. Так, несколько выходов было совершено мною на "С-101". Лодка эта новее нашей "щуки", быстроходнее. Однако оборудование штурманской боевой части - идентичное.

Штурманом там служил мой ровесник Михаил Чуприков. Передо мной у него было одно преимущество: он уже совершил несколько походов и обрел практику подводных плаваний. Поэтому, когда я выходил в море с Чуприковым, то старался перенять все, в чем он меня опередил. Несколько раз удалось выйти в море и на новейшем в то время подводном крейсере "К-3".

Подводные лодки типа К XIV серии конструкции М. А. Рудницкого начали строить перед войной. Пожалуй, это были самые совершенные подводные крейсера периода второй мировой войны. Они имели водоизмещение 1450 тонн, шесть носовых и четыре кормовых торпедных аппарата, две 100-миллиметровые и две 45-миллиметровые пушки. Такие подводные крейсера обладали надводной скоростью хода до 23 узлов, подводной - 10 узлов, могли взять на борт 24 торпеды и 20 мин.

Подводной лодкой "К-3" командовал капитан-лейтенант К. И. Малофеев. Мне он казался образцовым командиром.

Особое удовлетворение я испытывал, когда подводный крейсер, мощно рассекая волну, мчался с большой скоростью... Подводная лодка "К-3" с группой других перед самой войной была переведена на Северный флот, где и приняла участие в боевых действиях.

Вот на таких кораблях я и постигал практические навыки подводного кораблевождения. Но это было позднее. Я невольно забежал вперед, а потому вернусь к прерванному рассказу.

К моменту выхода "Щ-310" из ремонта у меня уже были некоторые практические навыки, хотя до полноценного специалиста было еще далеко.

После проведения ходовых испытаний и определения маневренных элементов корабля на мерной миле нас отправили к месту постоянного базирования в Таллин.

Здесь находилась 2-я бригада подводных лодок, которой командовал капитан 2 ранга А. Е. Орел. В бригаду входили два, как их называли, "щучьих" дивизиона и один дивизион малых лодок серии М. Нашим дивизионом командовал капитан 3 ранга М. В. Федотов.

Следует заметить, что боевая подготовка в те последние перед войной месяцы была весьма интенсивной. На берегу мы были редкими гостями. Главным образом находились в море.

Усиление интенсивности боевой учебы во многом связывалось с именем Народного комиссара Военно-Морского Флота Николая Герасимовича Кузнецова. Участник войны в Испании, он хорошо понимал, как важно это для будущего.

С большим напряжением трудились все экипажи лодок нашего дивизиона. Комдив капитан 3 ранга М. В. Федотов был человеком строгим. Благодаря его бескомпромиссной требовательности на лодках поддерживался образцовый порядок. Особенно жестко он добивался, чтобы каждый механизм, каждый инструмент и аварийное имущество всегда были на своем месте, в исправности и готовности к использованию.

Впоследствии, в минуты смертельной опасности, когда на лодку сыпались глубинные бомбы, когда ходуном ходил весь набор прочного корпуса и из образовавшихся щелей в нем кинжальными струями хлестала вода, мы не раз с благодарностью думали о комдиве, приучившем нас к строгому порядку. В неимоверном грохоте, а зачастую и в кромешной тьме каждый член экипажа быстро мог отыскать нужный инструмент, подпору, чоп{2}, чтобы бороться за живучесть корабля.

Вот и 12 июня, в тот самый день, о которого я начал свой рассказ, "Щ-310" выходила в море, чтобы продолжить совершенствование действий экипажа, отработать ряд новых учебно-боевых задач. В привычном ритме тянулась походная жизнь: вахты, учения, тренировки. Большую часть времени находились под водой.

Не помню точно, на какие по счету- сутки плавания выпало мне нести ходовую вахту. Кстати, сегодня на некоторых кораблях штурманы освобождены от этого. А, думается, зря. Именно вахта вырабатывает у офицера командирское мышление, командирские навыки. Она приучает его к большой ответственности за корабль и за людей. А ведь вахту обычно и несут потенциальные командиры. Вахта - лучшая школа управления маневрами корабля, особенно подводной лодки...

Итак, было раннее утро. За исключением смены, которая несла вахту, весь экипаж отдыхал. Находился в своей крохотной и единственной на лодке каюте и командир корабля.

Около шести утра, в соответствии с графиком, я приказал подвсплыть на глубину 8 метров и поднял перископ. Взору открылась благодатная картина. Всходило яркое июньское солнце. Море отливало червонным золотом. В бездонном небе застыли крутобокими островами ослепительно белые облака.

Я медленно обвел перископ по всему горизонту. (Кстати, "перископ" - слово греческое. Оно означает "смотрю кругом".) Горизонт, как мне показалось, был чистым: в поле зрения не наблюдалось ни одного судна. И я уже собирался вновь уйти на глубину. Как вдруг вдали, словно на проявляемом фотоснимке, появились две тонкие мачты какого-то транспорта.

- Лево руля, курс 210 градусов,- незамедлительно объявил я.

Прибыл в центральный пост и Ярошевич.

- Транспорт водоизмещением 6-8 тысяч тонн. Ход 12 узлов. Курс 35 градусов. Дистанция около 70 кабельтовых,- доложил я.

- Как пеленг? - спросил командир.

- Пеленг медленно меняется на нос, транспорт уходит.

Ярошевич подошел к перископу, какое-то время вел наблюдение, затем направился к карте, где к этому моменту кроме прокладки нашего пути я нанес и курс встречного транспорта. Изучив карту, Ярошевич с одобрением взглянул на меня:

- Неплохо. Будем всплывать. Командуйте.

- По местам стоять к всплытию! - тотчас откликнулся я на отданное приказание.- Подготовить дизеля на продувание балласта, электромоторам полный ход!

Мы всплыли на безопасном удалении от транспорта. Это было немецкое судно. В корме, на флагштоке, лениво трепыхалось большое красное полотнище с фашистской свастикой в белом кругу.

Поднявшись наверх, мы с командиром наблюдали за транспортом. На палубе ни души. Зато вся она была заставлена какими-то предметами, тщательно укрытыми брезентом.

- Уверен, что это танки,- произнес Ярошевич.- А все нутро транспорта, как арбуз семечками, набито солдатней. Как, по-вашему, штурман, куда он держит путь?

- В Финляндию,- ответил я. Между тем нас тоже увидели на транспорте: резко изменился его курс, увеличился ход, из трубы посыпались искры.

- Да, - задумчиво произнес Ярошевич. - Транспорт, несомненно, идет из Германии в Финляндию. И, конечно, на нем переправляют военную технику и войска... Не помните, сколько таких транспортов мы встречали ра последние дни?

- По пять-шесть в сутки,- ответил я.- Но надо заглянуть в

вахтенный журнал.

- Проверьте точно, - приказал Ярошевич, - и подготовьте радиограмму в штаб флота.

Ответа на эту радиограмму мы не получили. Да, собственно говоря, в этом и не было необходимости. По радио поступило приказание: "Следовать в Рижский залив для производства учебных торпедных стрельб".

Мы круто изменили курс и направились в Ирбенский пролив.

Время больших испытаний

Кроме нашей "Щ-310" в Рижский залив для выполнения учебных торпедных атак прибыли и другие корабли дивизиона: "Щ-309" капитана 3 ранга Исаака Соломоновича Кабо и "Щ-311" капитан-лейтенанта Петра Антоновича Сидоренко.

Кораблем-целью служил эскадренный миноносец "Энгельс". Лодки, поочередно погружаясь, выходили на него в атаки. Торпедный выстрел имитировали так называемым пузырем: по команде "Пли" в незаряженный торпедный аппарат подавался сжатый воздух, он на поверхности вспучивал воду и тем самым немедленно обозначал точку выстрела.

Предварительную оценку успешности атаки определяли следующим образом. Лодка доносила на корабль-цель выработанные исходные данные: курс, скорость цели и залповый пеленг. Если данные были верными, на эсминце поднимался желтый флаг - "Добро".

Окончательные оценки давались в базе после тщательного сличения килек маневрирования корабля-цели и подводной лодки.

Упрощенчество, которое допускалось в учебных торпедных атаках, было вызвано, вероятно, экономией учебных торпед. И все же стрельба "пузырем" отнюдь не заменяла полностью стрельбу торпедами. При этом способе из комплекса коллективных действий (командир, старпом, штурман, рулевой, механики) практически исключались торпедисты. Они не готовили торпеды к использованию (а дело это требует основательных навыков и мастерства) и не выполняли необходимых действий, которые требовались при фактическом пуске. И если задержка "выстрела" сжатым воздухом на три-четыре секунды вряд ли замечалась при оценке результатов учебных торпедных атак, то потеря этих драгоценных секунд во время фактической стрельбы могла привести к тому, что торпеда, при всех прочих безупречных показателях, прошла бы мимо цели.

Теперь я понимаю, что были в нашей боевой подготовке и кое-какие другие недостатки. Например, все учебные атаки мы производили в дневное время из-под воды. В войну приходилось

атаковать ночью и из надводного (позиционного) положения. Эти издержки отрицательно влияли на подготовленность подводников к ведению боевых действий. Однако они в определенной мере компенсировались интенсивностью боевой подготовки, крепким моральным духом личного состава, нашей преданностью подводному флоту, страстным желанием стать мастерами своего дела. А в учебных атаках "пузырем" все же шлифовалось и проверялось мастерство. Особенно командиров лодок.

И еще, что не менее важно. По поведению командира, по его манере выходить в атаки экипаж мог судить, как поведет он себя в бою. Дмитрий Климентьевич Ярошевич своей сдержанностью, здравым подходом к обстановке вызывал огромное уважение экипажа, вселял в нас уверенность в своих силах, веру в технику и в своего командира. С каждым новым выходом в море, с каждой новой атакой мы все больше убеждались, что с таким командиром можно идти в боевой поход.

Следует отметить, что наш экипаж эти последние перед войной учебные атаки выполнял успешно. На мачте корабля-цели всегда поднимался с нашими позывными{3} флаг "Добро".

Вечером 21 июня, когда были подведены итоги стрельб, дивизион лодок, выстроившись в строй кильватера, двинулся в надводном положении в Таллин. Мимо проплывали острова Моонзундского архипелага - Сааремаа (Эзель), Хиума (Даго). Не знали мы, что еще несколько суток назад фашисты выставили в районе этих островов минные заграждения. И что буквально через считанные часы здесь разыграются первые трагедии, невольными свидетелями которых мы окажемся.

22 июня около пяти утра подошли к Таллину. Не успел командир запросить "добро" на вход, как с сигнального поста поступил от оперативного дежурного штаба флота семафор: "Стать на якорь. Ожидать дальнейших распоряжений". Мы отвернули в сторону и стали на якорь к востоку от Екатерининтальского (ныне Таллинский) створа, обозначавшего главный фарватер северного направления.

Ярошевич, остававшийся на мостике, сказал, ни к кому не обращаясь:

- Опять, видно, флотское учение. А у нас и топливо и продовольствие на исходе.

- Без топлива не отправят в море,- высказал резонную мысль командир БЧ-5.

Дмитрий Климентьевич промолчал. Я подумал о том, что надо бы еще раз посмотреть имеющиеся на борту карты, проверить корректуру согласно извещениям мореплавателям.

Если учение, то наверняка придет какой-нибудь дотошный штабист, начнет задавать вопросы: почему у вас это не так и то не эдак?

В то же время не хотелось спускаться вниз, во влажную тесноту центрального поста. Великолепная панорама Таллина разворачивалась по всей длине береговой черты. Был хорошо виден Вышгород о характерными островерхими крышами зданий, торговый порт с находившимися в нем судами. Здесь, в Каботажной гавани Таллинского порта, базировались наши "щучьи" дивизионы подводных лодок. Рядом, в Минной гавани, находился дивизион эскадренных миноносцев седьмого проекта. "Семерки", как их называли в быту, были первыми эсминцами советской постройки. А в Купеческой гавани стояли транспорты и вспомогательные суда.

Над Минной гаванью возвышался сигнальный пост, откуда велось наблюдение за рейдом. Вот с этого поста и поступило очередное приказание оперативного дежурного штаба флота: "Немедленно подготовьте к списанию на берег курсантов. Сейчас за ними подойдет катер".

Распоряжение это наталкивало на размышления: если учение, то зачем списывать практикующихся на лодке курсантов военно-морского училища. Ведь именно учение могло явиться для них отличной школой морской и боевой выучки...

Когда катер подошел к борту, курсанты с вещевыми мешками в руках уже ожидали его. Наш вахтенный командир спросил у старшего на катере:

- Что новенького на берегу?

- Вы что, с луны свалились? Еще с ночи по флоту объявлена оперативная готовность номер один.

Приказание до нас не дошло, вероятно, потому, что извещение кораблям в море нами принято не было и приказ командующего флотом о переходе на высшую боевую готовность на нашем дивизионе подводных лодок, находившихся в море, не получили.

Я спросил у командира:

- Не война ли?

Дмитрий Климентьевич пожал плечами:

- Не может быть... Немцы на западе связаны боевыми действиями. Куда им еще и на восток лезть.

Сомнения вновь стали одолевать нас, когда часам к девяти утра лодке было приказано войти в Каботажную гавань, ошвартоваться к плавбазе "Полярная звезда", взять боевые торпеды и продовольствие, принять топливо и воду.

На борту плавбазы нас поджидал командир бригады

подводных лодок капитан 2 ранга Александр Евстафьевич Орел - в послевоенные годы командующий подводными силами Северного Флота, командующий дважды Краснознаменным Балтийским флотом, начальник Военно-морской академии. Этот человек пользовался у личного состава бригады непререкаемым авторитетом. Быстрый, энергичный, острый и резкий в суждениях, он всегда стремился к новому, органически не терпел незнаек, лентяев, равнодушия. Мог вспылить, не был отходчив и уважал тех, кто имел собственное мнение.

Мое первое непосредственное знакомство с ним произошло в октябре 1940 года. Тогда лодкой еще командовал Морозов. Под флагом комбрига мы вышли в море для отработки задач боевой подготовки. Надо заметить, что Александр Евстафьевич не упускал ни одного случая, чтобы не побывать в плавании на какой-либо лодке. Он дотошно вникал во все стороны боевой готовности экипажей и лично на месте устранял недостатки...

В том походе мы пробыли неделю. Отрабатывали срочные погружения, форсирование под водой минных заграждений, прорыв охранения конвоев противника.

И вот возвращение. Подходим к Таллину. Справа зеленеет остров Нарген. Кругом мелководные банки - отмели, прикрытые водой. Сбиться с курса никак нельзя.

Не знаю, чем руководствовался в тот раз Александр Евстафьевич, но только вдруг он приказал:

- Командир, поворачивайте - на створ!

Морозов тотчас приказал рулевому:

- Лево руля!

- Прямо руль! - невольно вырвалось у меня, и я тут же доложил, что до поворота еще четыре минуты.

На мостике повисла напряженная тишина. Комбриг рассматривал меня в упор. Наконец он произнес тоном, во предвещавшим ничего хорошего:

- Кто дал вам право отменять приказание?

- Мои расчеты, - ответил я. - Этот курс ведет к опасности. До поворота... - я посмотрел на часы, - еще две минуты.

Орел хмыкнул, взял бинокль и стал внимательно следить за береговыми знаками, обозначавшими фарватер. Если после поворота точно не окажемся в их створе, значит, мои расчеты неверны.

- Время поворота, - доложил я командиру и стал с замиранием ждать, когда нос подводной лодка покатится влево.

Наконец поворот закончился - знаки были точно в створе. Я вздохнул с облегчением: кажется - пронесло. Однако комбриг отчитал меня и потребовал, чтобы в следующий раз я высказывал

свои соображения не в столь категоричной форме.

Однако именно в тот день я почувствовал, что Александр Евстафьевич стал относиться ко мне с некоторой долей симпатии. И впоследствии, когда я служил под его командованием в качестве командира малой подводной лодки, я всегда чувствовал его уважительное отношение к себе.

Сам же капитан 2 ранга Орел служил для нас, особенно молодых командиров, во многом примером. Его авторитет был незыблемым, и он во много раз возрос, когда в годы войны мы узнали его и как человека необыкновенной храбрости...

К началу войны на Балтике имелось три бригады подводных лодок, одна из которых учебная, и один отдельный учебный дивизион. Учебным дивизионом командовал капитан 2 ранга Н. Э. Эйхбаум, учебной бригадой - капитан 1 ранга А. Т. Заостровцев, нашей, второй бригадой, как я уже говорил, - капитан 2 ранга А. Е. Орел, а первой - капитан 1 ранга Н. П. Египко.

Не ошибусь, наверное, если скажу, что имя это в те годы было на устах у всех советских военных моряков. Дело в том, что Николай Павлович Египко и Иван Алексеевич Бурмистров стали первыми среди наших военных моряков Героями Советского Союза. Этого высокого звания они удостоены за мужество и отвагу, проявленные во время испанских событий. Под именем Дон Северино де Морено Египко на спортивном самолете был нелегально переброшен в Испанию и назначен командиром подводной лодки. Устаревший корабль, устаревшее оружие, разношерстный экипаж, в котором оказались и враги, - все это очень усложняло деятельность командира. И тем не менее лодка выходила в море, действовала на коммуникациях франкистов.

Подлинный подвиг был совершен Николаем Павловичем в конце его пребывания в Испании. Республиканское правительство обратилось к нему с просьбой перевести одну из лодок из Атлантики в Средиземное море. Поход был исключительно тяжелым. По нашим понятиям, лодка не была похожа на боевой корабль. Враги республики еще во время подготовки к походу вывели из строя ряд крайне важных приборов. Вскоре после выхода в море испортились (тоже из-за действий диверсантов) гирокомпас, перископ, другие механизмы. И все же, форсировав с большим трудом Гибралтар, Египко благополучно привел лодку в Картахену, что на побережье Средиземного моря...

Но вернемся к утру 22 июня 1941 года. На борту "Полярной звезды", как я говорил, нас встретил комбриг.

- Комдива и командира - ко мне в каюту, - бросил он, как всегда, отрывисто.

Ярошевич вернулся через полчаса. По его сосредоточенному лицу можно было догадаться, что произошло нечто из ряда вон выходящее.

- Война, - произнес он тихо и, обернувшись к окружившим его командирам, добавил: - Получен боевой приказ. Вечером выходим в море. - И тут же отдал приказание помощнику готовить корабль к боевому походу, а мне- произвести расчет на переход в район боевых действий.

Весь день 22 июня прошел в тревожной суете. Спешно грузили боезапас, пополняли запасы топлива, воды, получали документы, регламентировавшие наши действия во время войны.

Где-то ближе к полудню над Таллином на большой высоте появился фашистский самолет Ю-88. Вся зенитная артиллерия, которая находилась на кораблях и на берегу, открыла по нему дружный огонь. Самолет удалился в западном направлении.

В 23.00 дивизион подводных лодок, в состав которого входила и "Щ-310", вышел в море. Шли в строю кильватера. Мы под брейд-вымпелом командира дивизиона - в голове колонны, за нами - "Щ-311", и замыкала строй "Щ-309".

Стояла ласковая белая ночь, все окрест просматривалось очень хорошо.

Сейчас, спустя годы, я часто вспоминаю этот первый боевой выход.

Конечно, переход дивизиона подводных лодок без охранения в надводном положении, да еще при хорошей видимости, был крайне рискованным. Нас могли атаковать заранее развернутые подводные лодки противника или авиация. Но мы еще не отрешились от настроений мирного времени, не вытравили в себе благодушие и беспечность. А опасность была реальной. Ведь уже через несколько дней фашистская подводная лодка в районе пролива Соэла-Вяйн (Соэлозунд) потопила килектор (судно для прокладки кабеля), а затем атаковала конвой, в состав которого входила малая подводная лодка "М-94", шедшая концевой. Лодка получила тяжелое повреждение и затонула. Часть экипажа погибла. Как выяснилось, в лодке погиб и лейтенант Ильин, ставший первой жертвой среди ребят нашего выпуска.

События, которые стали разворачиваться в первые дни войны, заставили нас по-иному взглянуть на обстановку. Около часу ночи командир отделения радистов доложил на ходовой мостик:

- С крейсера "Максим Горький" - сигнал "Урал" по флоту.

Все, кто находился на ходовом мостике, с тревогой переглянулись. Сигнал означал: "Имею повреждения".

- Штурман, нанесите координаты крейсера на карту,- приказал командир дивизиона. - Где он находится?

Я быстро спустился в центральный пост. Расчеты заняли немного времени. Крейсер находился к северу от острова Хиума. Когда объявил об этом, все долго молчали.

- А ведь совсем недавно мы были именно в том районе, когда шли из Рижского залива в Таллин, - произнес Ярошевич.

В его голосе слышалось недоумение. Командир не сомневался в точности моих данных, но, видимо, все еще не мог поверить, что так быстро может измениться обстановка.

Балтика в огне

Не найдешь, наверное, сегодня такого советского моряка, который бы не знал знаменитого изречения адмирала Степана Осиповича Макарова "Помни войну". Знали его и мы - моряки предвоенного времени. И все-таки, когда началась война, особенно в первые ее дни, невольно думалось, что не все необходимое извлекли мы из этого мудрого совета.

Да, в то тревожное, предгрозовое время мы готовились к войне. Боевая учеба, к примеру, у нас, подводников, была весьма интенсивной. Однако, как мне думается, мы не до конца поняли, что бескомпромиссная, смертельная борьба требует особого духовного состояния, особой психологической настроенности. Выход нашего дивизиона из района Таллина в надводном положении в строю кильватера свидетельствовал, что психологически даже командиры не сразу перестроились на войну.

Вслед за сигналом "Урал", поступившим с крейсера "Максим Горький", еще дважды приходили сообщения, что он атакован подводными лодками. Поскольку наш курс пролегал через район, где находился крейсер, командир дивизиона приказал усилить наблюдение и быть готовым к срочному погружению. Но приказания о погружении он так и не давал. По всей вероятности, над комдивом довлели сроки прибытия на позицию: в подводном положении скорость лодки, как известно, гораздо ниже.

Часов в шесть утра сигнальщик доложил:

- Силуэт корабля, слева 30, на горизонте.

Действительно, в серой предутренней дымке проглядывались очертания крупного корабля, а рядом - силуэты других, более мелких.

- Те, что поменьше, - эсминцы, - проговорил Ярошевич, рассматривая корабли в бинокль. - Похоже - "семерки". А вот тот, что крупнее,очень странный.

Мне тоже показалось, что силуэт самого большого корабля необычный. Вроде бы крейсер, но в то же время какой-то усеченный, кургузый.

Сигнальщик старший матрос Бунин, обладавший уникальным

зрением, уточнил:

- Крейсер "Максим Горький".

- Не может быть, - возразил командир лодки. - У "Максима Горького" другой силуэт.

- А у него нос оторван, товарищ командир, - доложил сигнальщик.

Да, это был крейсер "Максим Горький". Он попал на минное поле противника, и мощным взрывом ему оторвало носовую часть. Ратьером (сигнальный фонарь с узким затемненным лучом) мы передали на крейсер опознавательные, но ответ получили только после неоднократных вызовов. Видимо, наблюдение велось недостаточно бдительно. А ведь с моря приближались три подводные лодки.

Поскольку речь зашла о перестройке психологии, приведу еще примеры, свидетельствующие о том, насколько такая перестройка была важна.

В нарезанной для нашей лодки позиции мы находились до середины июля. Затем всему дивизиону было приказано возвращаться в Таллин. Местом рандеву назначили остров Сааремаа в Моонзундском архипелаге.

Мы подошли к нему первыми. "Щ-309" и "Щ-311", по-видимому, запаздывали. Изучая карту на моем штурманском столе, Ярошевич сказал, обращаясь к командиру дивизиона:

- Предлагаю войти в бухту Кихелконна, ошвартоваться к пирсу, взять в штабе береговой обороны оперативную обстановку, затем отойти на рейд, погрузиться и ждать подхода остальных лодок.

- А зачем погружаться? - вырвалось у кого-то из молодых командиров боевых частей. - Сколько уже суток большую часть времени находимся под водой? А бухта уютная, безопасная.

- Безопасная... - усмехнулся Ярошевич и, не договорив, взглянул на меня. Приготовьте карту. Отправитесь после швартовки в штаб коменданта островного оборонительного района. Нанесите оперативную обстановку на сегодняшний день.

Лодка подошла к пирсу. Погода стояла чудесная. Вода в бухте как зеркало. На берегу зелень. Тишина. Благодать.

В штабе, который находился на острове Сааремаа, я получил последнюю информацию об обстановке на Балтийском театре военных действий. Она была не из радостных: противник, захватив Лиепаю, находился на ближайших подступах к Таллину, его передовые части подошли к Пскову. А оттуда до Ленинграда рукой подать. Отмечено также, что фашисты выставили мины в ряде районов, в том числе были объявлены опасными подходы к проливу Соэла-Вяйн между островами Хиума и Сааремаа, куда мы

должны были следовать. Когда я покидал штаб, оперативный дежурный сказал:

- Прошу передать командиру, чтобы не терял бдительности. Здесь недавно с одной подводной лодкой такое произошло...

Оказывается, за несколько дней до нас в бухту Кихелконна вошла одна из наших подводных лодок. Командир стал на якорь и, учитывая, что погода была прекрасная, солнечная, противника поблизости нет, разрешил команде купаться. В самый разгар купания налетели фашистские самолеты. Лодка успела погрузиться, но часть людей, находившихся в воде, погибли. Такова оказалась "цена беспечности.

Командир другой подводной лодки, обнаружив неприятельский самолет, не счел нужным погрузиться, решил, что может остаться незамеченным. Отражая затем атаку самолета огнем двух 45-миллиметровых пушек, лодка сумела уйти под воду, но получила повреждения.

Я рассказываю об этом для того, чтобы показать, что внезапное и вероломное нападение фашистской Германии на нашу страну в первое время поставило противника в более выгодное положение. И в отношении хода боевых действий, и в отношении психологии бойца. Все это объективно. Но, обращаясь к памяти, не хочется бесстрастно излагать хронику событий. Свою задачу я вижу в том, чтобы извлечь из пережитого уроки, чтобы поколения, которые будут после нас, не повторили прошлых ошибок.

События между тем развивались следующим образом. Командование Краснознаменного Балтийского флота, дабы исключить возможность прорыва кораблей противника в Балтийское море, решило расставить соответствующим образом подводные лодки. Метод выбрали позиционный. Буквально в первые три дня войны 15 лодок вышли на определенные позиции. Позиции нашего дивизиона подводных лодок перекрывали центральную часть Балтийского моря к востоку и западу от шведского острова Готланд. На севере они ограничивались островом Готска-Сандё.

Позиция "Щ-310" простиралась от острова Готска-Сандё на севере до маяка Эстергарн на восточном побережье острова Готланд. Юго-восточный угол позиции не доходил пятнадцати миль до побережья Латвии в районе порта Вентспилс (Виндава).

Мы заняли позицию точно в назначенное время. И потянулись боевые будни. Проходил день за днем, а ни одного боевого корабля, ни одного фашистского судна в поле нашего зрения не появлялось. Это сказывалось отрицательно на моральном настрое экипажа. Моряки просто жаждали схватки с

противником. По данным, получаемым ежедневно из штаба флота, было известно, что фашистские войска продвигаются в сторону Риги. Предполагая возможное движение немецких транспортов к Ирбенскому проливу, командир лодки предложил командиру дивизиона:

- Надо идти к берегу. Там мы сможем перехватить какое-нибудь судно.

- Нам не разрешено выходить за границы позиции, - отрезал Федотов.

- Но разумная инициатива...

- Самое разумное не нарушать инструкций, - заключил командир дивизиона...

Тогда мы и не встретили ни одного судна. И дело, как сейчас видится, не только в том, что позиция была нарезана неправильно (она перекрывала середину моря и не доходила до береговой черты, где как раз наблюдалось движение судов), и даже не в том, что комдив ни в коем случае не позволял выходить за ее границы. Была и еще одна причина.

Будучи уверенными, что ликвидация Балтийского флота - дело считанных недель, фашисты решили свести морские перевозки в этом районе до минимума, с тем чтобы интенсифицировать их, когда Балтика и Финский залив полностью окажутся в их руках и советский флот будет уничтожен.

Как известно, этого не произошло. Балтийский флот эффективно действовал- в течение всей войны. Говоря о том периоде, командовавший в то время флотом адмирал В. Ф. Трибуц писал:

"На протяжении июля - августа 1941 года Балтийский флот надежно обеспечивал фланг Советской Армии, отходившей под натиском превосходящих сил противника. Ни одна военно-морская база на Балтийском, а также на других театрах военных действий не была ни захвачена, ни даже атакована с моря"{4}.

Первые победы одержали и подводники. 19 июля 1941 года "С-11" под командованием капитан-лейтенанта А. М. Середы в районе Паланги торпедировала и потопила фашистский сетепрорыватель. Примерно в том же районе 10 августа подводная лодка "С-4", где командиром был капитан-лейтенант Д. С. Абросимов, обнаружила транспорт и танкер, шедшие в охранении трех тральщиков и двух катеров.

Глубины малые. Атаковать было опасно, поскольку лодку может выбросить на поверхность. К тому же вражеские суда прижимались к берегу. Абросимов все же сблизился с танкером, выпустил в него две торпеды. Танкер пошел ко дну.

Командир подводной лодки, уклоняясь от преследования на малой глубине, принял решение лечь на грунт. Корабли охранения стали ожесточенно бомбить район глубинными бомбами, а затем, увидев на поверхности пятна соляра и посчитав, что лодка уничтожена, ушли. А лодка с наступлением темноты всплыла и благополучно возвратилась в базу.

Во второй половине июля было приказано следовать в базу и нам. Как я уже говорил, у острова Сааремаа мы должны были встретиться с другими лодками дивизиона. До этого, как решил Ярошевич, отойдя от пирса, легли на грунт и, прослушивая глубины шумопеленгатором, стали ожидать подхода своих лодок. Ранним утром следующего дня акустики услышали характерный стук дизелей. Несомненно - это были лодки. Однако Ярошевич, соблюдая предосторожность, приказал подвсплыть. Осмотрев в перископ горизонт, коротко бросил:

- Наши!

Как выяснилось позже, ни "Щ-309", ни "Щ-311" тоже не встретили ни одного судна противника.

Маршрут нашего общего возвращения в Таллин был следующим. Поскольку, как мне сказали в штабе островного оборонительного района, фашисты заминировали пролив Соэла-Вяйн и подходы к нему, то оставался один путь: прибрежным фарватером и далее через Кассарский плес - мелководным проливом Вози-Курк - в Таллин. В районе бухты Тага-Лахт лодку должен был встретить и затем сопровождать через пролив Соэла-Вяйн катер МО.

К точке рандеву мы подошли несколько раньше установленного времени. Морского охотника еще не было. Смеркалось. Внимательно осматривая размытый вечерней дымкой горизонт, сигнальщик вдруг заметил неясный силуэт. Не успели мы рассмотреть его, как силуэт внезапно исчез, будто в воду канул. Он и в самом деле канул в воду, поскольку это была фашистская подводная лодка.

Первым оценил обстановку Ярошевич:

- Срочное погружение! - крикнул он торопливо, но в его голосе не чувствовалось нервозности.

Все, кто находились на мостике - комдив, сигнальщик, рулевой, а последним и командир лодки, бросились в центральный пост. Лодка быстро уходила на глубину. И оба противоборствующих корабля оказались под водой.

Ситуация, как сейчас говорят, сложилась дуэльная. Фашисты стремились атаковать нас, а мы, разумеется, их. В те годы основным средством наблюдения за подводной средой был шумопеленгатор - прибор, во многом еще не совершенный. В

процессе погружения подводная лодка противника исчезла: шумы не прослушивались. Поэтому дуэльная ситуация, в которой мы оказались, напоминала встречу двух противников в темной комнате, да еще с завязанными глазами. Надо полагать, акустики обеих подводных лодок до боли в ушах прислушивались к малейшему звуку, шороху, стуку. Стоило одной из них обнаружить себя, и тотчас в ее сторону понеслись бы торпеды.

По всей вероятности, первыми не выдержали фашисты. Мы вдруг услышали слабый шум винтов, характер которого свидетельствовал об удалении лодки. Но дистанция уже не позволяла произвести атаку.

Впоследствии, когда мы всплыли и встретились с морским охотником за подводными лодками, он по нашей просьбе пробомбил район глубинными бомбами. Однако вражеской лодки и след простыл.

В сопровождении охотника наш корабль направился в Таллин. Но в базу уже не, пустили. Жестокие бои велись на ближайших подступах к городу. Фронт проходил по линии Пярну, Тарту, Чудское озеро. С берега доносился гул орудий, и черный дым пожарищ клубился в белесом июльском небе. Пришлось стать на якорь. Вскоре к лодке подошли эскадренный миноносец "Артем", два тральщика и два катера МО.

"Приказано сопровождать вас в Кронштадт", - просемафорили с эсминца. Все корабли, включая подводные лодки дивизиона, построились в походный ордер и двинулись на восток.

В пути со стороны финского берега нас трижды пытались атаковать торпедные катера. Однако командир "Артема" действовал решительно и грамотно. Вражеские катера так и не смогли приблизиться к лодкам на дистанцию торпедного залпа: им преграждал путь огонь артиллерии эсминца. В общем мы благополучно прибыли к месту назначения.

Кронштадт был совсем не тот. Он посуровел, приобрел вид прифронтового города. Памятник Петру в парке обложен мешками с песком и обшит досками. На улицах - частые патрули. Зенитчики кораблей и крепости не спускают глаз с неба, готовые в случае появления вражеской авиации немедленно открыть огонь.

Однако в Кронштадте мы долго не задержались. Нашу "Щ-310" направили в Ленинград на судостроительный завод для мелкого ремонта. Здесь мы простояли до 19 сентября. В том осеннем ремонте мне не пришлось принять участия. По распоряжению командующего флотом из личного состава кораблей формировались морские бригады, и из экипажей трех находившихся в ремонте лодок следовало выделить моряков в

пулеметный взвод. Меня назначили командиром этого взвода. Я получил шесть пулеметов и винтовки.

Прямо скажу, назначение не вызвало у меня особого энтузиазма. Тем более что задача, которую поставили взводу, была не совсем ясной: патрулировать набережную Невы от моста Лейтенанта Шмидта до подходов к Балтийскому заводу.

"Фронт еще довольно далеко,- размышлял я.- Что делать в городе?"

- Будете задерживать диверсантов-ракетчиков,- сказали мне в комендатуре.

Я воспринял это распоряжение с некоторой долей скепсиса. Не верилось, что здесь, на хорошо знакомой мне великолепной набережной, рядом с боевыми кораблями, где полно вооруженных людей, могут оказаться диверсанты.

Наш район, где мы должны были нести патрульную службу,- юго-западная часть острова. Здесь ряд промышленных предприятий. Наиболее значительное из них Балтийский судостроительный завод. На этом заводе был построен первый в России броненосный корабль - канонерская лодка "Опыт", создавался проект крейсера "Аврора", изготовлены некоторые детали самолета А. Ф. Можайского, строились броненосцы и линкоры.

Забегая вперед, скажу, что в послевоенные годы здесь были построены атомные ледоколы "Арктика" и "Сибирь"...

В первый же вечер, как только стемнело, над городом надсадно загудели моторы фашистских самолетов: начинался очередной налет на Ленинград. И тут мы убедились, что не зря нас отправили в патруль. То над одним, то над другим зданием взлетали сигнальные ракеты. А затем в верхнем этаже одного из домов вдруг во всех окнах вспыхнул свет.

Не жалея ног, мы носились по этажам и чердакам, но ни одного диверсанта не задержали: видно, не хватало опыта. Он пришел позже, когда я, тщательно изучив район, расположил личный состав взвода на ключевых позициях. Кроме того, по траекториям полета сигнальных ракет мы научились точно определять места, откуда производились пуски. По этим местам и открывали пулеметный и винтовочный огонь.

Эффект таких действий дал себя знать довольно быстро. Всплески ракет над нашим районом патрулирования стали редеть на глазах...

А фронт между тем приближался к Ленинграду. Хорошо запомнилось мне 16 сентября сорок первого года. В тот день я с личным составом взвода пристреливал пулеметы в тире, который был расположен в подвале Высшего военно-морского

инженерного училища имени Ф. Э. Дзержинского, что в здании Адмиралтейства. Авиация противника бомбила город. В подвал доносились глухие разрывы авиационных бомб. И вдруг послышались иные звуки: сначала пронзительный свист, а затем оглушительный взрыв.

На это обратили внимание все, кто находился на стрельбище.

- Ничего особенного, - разъяснил я подчиненным. - Должно быть, новые образцы авиабомб.

А сам подумал, что это рвались не бомбы, а артиллерийские снаряды.

Когда мы возвращались строем к своей плавбазе, один из постовых милиционеров сказал мне вполголоса:

- Вы бы строй распустили... Не ровен час - угодит снаряд. Держитесь друг от дружки на расстоянии.

- Значит, фашисты от Ленинграда на дистанции артиллерийского выстрела? удивленно спросил я.

- Видимо, так, - вздохнул милиционер...

Через трое суток всем кораблям, находившимся в Ленинграде, было приказано покинуть город и перебазироваться в Кронштадт. Не знали мы, что в это время решалась судьба Балтийского флота. Быть ему или не быть. Как описывает в своих мемуарах Н. Г. Кузнецов, бывший в то время Народным комиссаром Военно-Морского Флота, Верховный Главнокомандующий И. В. Сталин, учитывая угрозу, нависшую над Ленинградом, отдал распоряжение о подготовке к взрыву балтийских кораблей. Командование понимало, что корабли не должны попасть в руки фашистов, но было уверено, что Ленинград выстоит и к крайним мерам прибегать не придется.

19 сентября наша лодка покидала Ленинград. Мы вышли из устья Невы и следовали огражденной частью Морского канала. Вслед за нами и впереди нас нескончаемой вереницей тянулись отремонтированные и недостроенные корабли, вспомогательные суда, буксиры, катера, другие подводные лодки. Зрелище было печальным и торжественным.

При выходе из огражденной части канала мы увидели линейный корабль "Октябрьская революция". Он вел артиллерийский огонь по берегу, занятому врагом. Мощнейший грохот его орудий, казалось, сотрясал всю Невскую губу.

Вдруг линкор снялся с бочек и, не прекращая огня, пошел по каналу. Мы сначала не поняли, чем был вызван такой неожиданный маневр, но, когда появилась вражеская авиация, обстановка прояснилась.

Фашистские летчики, не обращая на нас никакого внимания, ринулись на линкор. Зенитчики корабля открыли огонь. Линкор

окутался пламенем выстрелов. Он оказался как бы в центре огненной полусферы: с носа, с кормы, с бортов, с башен главного калибра, с мостиков фок- и грот-мачты - отовсюду била зенитная артиллерия и зенитные пулеметы.

Несколько самолетов, вспыхнув факелами, врезались в воду. Но одна из бомб попала в корму. Оттуда столбом повалил густой черный дым.

Мы смотрели друг на друга с тревогой: "Неужели фашисты выведут корабль из строя?" Но нет. Вскоре пожар в корме был ликвидирован, а немецкие самолеты отогнаны. Линкор продолжал вести огонь по противнику всеми орудиями главного и противоминного калибров.

Спустя несколько лет, уже после войны, я ехал поездом из Москвы в Мурманск. В одном со мною купе находился мужчина в штатском с рядом орденских планок на пиджаке. Как водится, разговорились. И тогда я узнал, что мужчина майор интендантской службы в отставке и что в войну он служил на "Октябрьской революции".

- А ведь я видел, как ваш линкор отразил налет фашистской авиации, сказал я. - Правда, в корму одна из бомб все же угодила.

- Я как раз и был расписан по боевой тревоге в корме,- ответил мой спутник.- Там у нас в салоне флагмана был развернут лазарет. Рядом - кладовые с различным имуществом. Взрывом, конечно, все разнесло, и несколько человек погибло, но пожар мы ликвидировали довольно быстро...

20, 21 и 22 сентября наша лодка простояла в Кронштадте. Мы готовились к выходу в море на коммуникации противника для ведения боевых действий. Именно в эти дни фашисты предприняли массированные налеты на Кронштадт и на корабли флота. Сотни самолетов волна за волной налетали на морскую крепость. Их задача была ясна - уничтожить флот.

Грохот взрывов, свист осколков не утихали ни на час. Валились в парке вырванные с корнем деревья, вздымались фонтаны всплесков в гаванях, рушились здания и причалы. Флот отражал атаки фашистской авиации сосредоточенным огнем всех кораблей. Навстречу вражеским самолетам (а в налете одновременно участвовало от 60 до 80 машин) взлетали наши истребители с Кронштадтского аэродрома. Их было мало - пять или шесть тупоносых И-16. Силы неравные. Но мужественные летчики смело бросались в атаки. Был плотным и огонь наших зенитчиков. Вражеская авиация несла немалые потери.

По приказанию командира в ночь на 23 сентября я получил последние данные об обстановке в штабе бригады подводных лодок, нанес их на карту. Затем сверил курсы с учетом

фарватеров и минных полей и побежал на катер, который ожидал меня у причала в районе Итальянского пруда.

В это время начался очередной налет. Снова загрохотали взрывы, опять вступила в действие наша зенитная артиллерия. Было такое ощущение, что все бомбы летели на наш катер. Но он благополучно добрался до подводной лодки. Около 22.00 "Щ-310" пошла на выход из Военной гавани. А бомбы рвались вокруг: на морзаводе, на молу у Лесных Ворот, в бухте рядом с бортом лодки.

Выйдя на Большой Кронштадтский створ, мы легли на курс в открытое море. Стояла прозрачная сентябрьская ночь, чуть-чуть пронизанная первой осенней прохладой. Картина, которая открывалась нашему взору, была жуткой. Всюду пожары - в Кронштадте, Ораниенбауме, Петергофе, Стрельне. Полыхало пламя на Лисьем Носу. Вполнеба расплылось зарево пожаров в самом Ленинграде. Казалось, вся Балтика была в огне...

Блокада в наших судьбах

Героическая защита колыбели революции - Ленинграда, ныне города-героя, оставила глубокий след в памяти советского народа. Беспримерное мужество проявили бойцы сухопутного фронта. Стиснутые кольцом блокады, при ограниченном подвозе боеприпасов, горючего, продовольствия, они отразили яростный натиск врага, отстояли город.

В тяжелейшем положении оказался Краснознаменный Балтийский флот. По существу, он был как в бутылке, горло которой плотно закупорили фашисты. Надводные корабли могли базироваться только в Кронштадте и Ленинграде, находившихся под непосредственным воздействием авиации и артиллерии врага. Поэтому корабли часто меняли места стоянок, тщательно маскировались, но даже в таких стесненных условиях оказывали своим артиллерийским огнем существенную поддержку сухопутному фронту.

Исключительно ответственная задача легла на плечи подводников. Необходимо было доказать, что балтийцы действуют не только у стен Ленинграда, но и в глубоком тылу врага, на просторах Балтийского моря, непосредственно у побережья противника.

В то же время прорваться из Финского залива в Балтику было необычайно трудно. На двухсотсемидесятипятимильном пути требовалось преодолеть несколько мощных противолодочных рубежей. После войны подсчитали, что вероятность прорыва составляла 20-30 процентов. Это означает, что из десяти лодок в Балтику теоретически могли прорваться только две-три. Теоретически, но не практически. Преодолевая минные

заграждения и ожесточенное противодействие противолодочных сил, подводники успешно действовали на коммуникациях врага, топили его корабли и суда, перевозившие войска и боевую технику.

Героически проявил себя рабочий класс Ленинграда. В условиях блокады, при острой нехватке запасных частей, электроэнергии, материалов, под жестоким огнем артиллерии, под бомбежками, в голод и холод, рабочие, инженеры и техники выполняли сложные работы по ремонту и постройке новых кораблей и боевой техники, изготовляли боеприпасы и даже новое оружие. Так, только за блокадную зиму 1941/42 года на ленинградских заводах было подготовлено к боевым действиям 36 подводных лодок.

Личный состав Военно-Морского Флота вступил в то время в тесный контакт с создателями оружия и техники, с людьми, которых в годы войны уважительно называли тружениками тыла. Это обусловливалось спецификой строительства и ремонта кораблей. К примеру, танкисты или летчики в военную пору не принимали участия в изготовлении своих боевых машин. Им не было нужды находиться на заводах: после испытаний танки и самолеты поступали с оборонных предприятий на фронт.

Моряки практически с самого начала строительства корабля - на заводе. Также и во время ремонтов. В годы блокады именно экипажи кораблей выполняли основной объем работ, трудились рука об руку с заводскими специалистами.

И именно в таком совместном труде, в тесном общении, на мой взгляд, зримо проявляется одна из главных закономерностей нашей жизни - единство советского народа и его армии.

Во время блокады Ленинграда "Щ-310", как и другие подводные лодки, возвратившиеся из боевых походов, дважды побывала в ремонте. В исключительно тяжелых условиях экипаж совместно с рабочими судостроительных заводов восстанавливал боеспособность корабля. И мне хотелось бы рассказать об этом подробнее, так как победа под Ленинградом ковалась и в схватках с противником на полях сражений, и в заводских цехах, у станков, и на стапелях.

Однако сначала о нашем втором боевом походе в сентябре - октябре 1941 года. Боевая позиция была определена в районе острова Гогланд, находящегося в 100 милях от Кронштадта. Рядом, на других позициях, выполняли боевые задачи другие наши подводные лодки. Командование Балтийским флотом считало, что фашисты могут предпринять попытку прорыва своих тяжелых кораблей к Кронштадту с задачей подавить береговую оборону и уничтожить наш флот, который с войсками фронта

оборонял Ленинград.

И надо сказать, что для подобной операции противник располагал достаточными силами. Контр-адмирал Ю. А. Пантелеев, в то время начальник штаба флота, писал: "Можно было ожидать появления в наших водах одного современного линейного корабля, четырех крейсеров, свыше трех десятков эскадренных миноносцев, до восьмидесяти подводных лодок, большого количества торпедных катеров и тральщиков. К этому еще приплюсовать 71 боевой корабль финского флота". Добавлю, что, по данным разведки, фашисты сосредоточили только в районе Або-Аландских шхер линейный корабль "Тирпиц", тяжелый крейсер "Адмирал Шеер", легкие крейсера "Нюрнберг" и "Кёльн", шесть эскадренных миноносцев.

Наша задача, как и задача других сил флота, состояла в том, чтобы не допустить прорыва гитлеровцев к Кронштадту.

До конца октября мы находились на позиции в положении немедленной готовности для атаки противника. Под Ленинградом шли тяжелые бои, неутешительные сообщения поступали и с других фронтов, простиравшихся от Баренцева до Черного морей.

С началом боевых действий все маяки были погашены, радиомаяки отключены, навигационное ограждение - снято. Требования же к точности кораблевождения неизмеримо возросли. А Балтийский театр - один из самых сложных для плаваний. Особенно для подводных лодок. Он будто нарочно создан неудобно для них: малые глубины, множество отмелей, банок. Узкости, заливы и шхеры служили отличным укрытием для противолодочных сил: охотников за подводными лодками, торпедных и артиллерийских катеров. Сравнительно небольшие размеры Балтики позволяли вражеской авиации держать под контролем все водное пространство. Смертельную угрозу таили мины. Подсчитано, что враг за время войны выставил на этом театре десятки тысяч мин. Море, особенно Финский залив, было буквально засыпано ими. В общем - штурманам в таких условиях приходилось нелегко.

В училище я получил достаточную практику в навигационной прокладке, в использовании технических средств кораблевождения. Однако, честно говоря, наша подготовка к плаваниям в условиях военного времени оказалась недостаточной. Нас, по существу, не учили вести прокладку с помощью минимума навигационных средств без всплытия и а поверхность, без определения места по маякам или другим береговым ориентирам.

Говорю об этом не для того, чтобы посетовать на некоторые

изъяны предвоенной подготовки командного состава флота, а затем, чтобы лишний раз заострить внимание на важнейшей закономерности, гласящей, что обучение любого военного специалиста необходимо всегда вести с учетом экстремальных условий, неизменно возникающих в условиях военного времени.

На современных кораблях множество совершенных навигационных приборов: специальные навигационные системы, отличные гирокомпасы, эхолоты, лаги, радиопеленгаторы. Они во многом облегчают работу штурмана. Однако если эти приборы в боевой обстановке вдруг одновременно выйдут из строя, как он себя будет чувствовать один на один с самой простейшей навигационной аппаратурой? К подобным ситуациям нельзя готовиться мысленно, теоретически. Именно в мирное время нужна серьезная, постоянная практическая подготовка. Однако, как я заметил, редко еще во время дальних плаваний штурманы получают вводные, способствующие выработке навыков в использовании ограниченных в количестве и простейших по устройству навигационных средств. А почему бы не дать хотя бы такую вводную: "В вашем распоряжении секстан и компас. Вся остальная аппаратура вышла из строя". Если при этом штурман, находясь в океане, в течение недели справится со своими обязанностями, то он, несомненно, получит закалку на будущее, будет готов к работе в сложнейших условиях.

Поскольку подобного тренажа я до войны не получил, пришлось доучиваться самостоятельно во время боевых действий. Тогда приобрел значение метод определения места корабля по сличению характерных глубин. К счастью, на нашей лодке был установлен новый по тем временам прибор- эхолот. С его помощью я тщательно следил за глубинами, научился замечать характер их изменения и сличать с глубинами, нанесенными на карту.

За всю войну эхолот ни разу не подвел меня. Впрочем, и другие электронавигационные приборы (гирокомпас, лаг), изготовленные на отечественных заводах, действовали в основном безотказно. Этому во многом способствовала их падежная конструкция. Кроме того, четкая работа аппаратуры зависела от людей, обслуживавших ее. Особенно хотелось бы выделить командира отделения штурманских электриков старшину 2-й статьи Ивана Сергеевича Бурова.

Внешне невидный, он исключительно добросовестно выполнял свои обязанности. Порой мне казалось, что он относился к приборам, как к живым существам. Без конца холил и лелеял их. Буров был первоклассным специалистом и большим тружеником. Я не могу припомнить, когда видел его спящим.

Глубокой ночью, ранним утром, в послеобеденное время, - когда ни посмотришь, Буров всегда трудился. Что-нибудь подчищает, смазывает, а то мастерит какую-нибудь деталь под мерный гул ротора и пощелкивание следящих систем гирокомпаса. Кстати, краснофлотцы назвали гирокомпас "Тамарой". Почему его так окрестили - не знаю. Но иначе никто в экипаже этот жизненно важный для нас прибор не называл.

Имелись на корабле и резервные средства кораблевождения - магнитные компасы. Их было три: рубочный - для обеспечения плавания в подводном положении и два - вне прочного корпуса в специальных герметических муфтах, рассчитанных на максимальную глубину погружения...

...Фашисты так и не предприняли ни одной попытки прорыва в Финский залив. Почему? Трудно сказать. Но думаю, что причин несколько. По всей вероятности, учитывая сложную минную обстановку в Финском заливе, они не хотели рисковать кораблями. Могла быть и другая причина. К тому времени, о котором идет речь, оба берега Финского залива находились в руках врага: гитлеровцы стояли у стен Ленинграда. Балтийский флот, как я уже говорил, был как бы закупорен в бутылке. Уповая на скорое падение Ленинграда, враг надеялся попросту захватить невредимыми наши корабли. Возможно, командование немецкого флота руководствовалось и другими соображениями, однако факт остается фактом: располагая значительными силами, противник не рискнул прорваться в Финский залив.

Что же касается транспортных средств, то они по-прежнему встречались крайне редко, в самой непосредственной близости от берега, где их не могли атаковать лодки. Кроме того, у нас родилось серьезное подозрение, что некоторые фашистские суда на коммуникациях, связывавших Германию со Швецией, попирая международные нормы и правила, вместо своего флага поднимали шведский. А мы, считая, что перед нами судно нейтральной страны, не могли атаковать его.

В конце октября подводной лодке "Щ-310" было приказано возвратиться в Кронштадт. Оттуда нас почти сразу направили в Ленинград на завод. Мы вошли в Неву, которая была уже схвачена тяжелым льдом. Остерегаясь погнуть волнорезы торпедных аппаратов, Ярошевич приказал перевести лодку в позиционное положение. Корпус ушел под воду, мы вошли в заводской ковш, где уже находились другие ремонтирующиеся лодки - "К-54", "Л-21", и ошвартовались по корме нашей боевой подруги "Щ-311".

Экипажи ремонтировавшихся лодок в свободное время готовились к борьбе на сухопутье. Меня, например, обязали

проводить с моряками тактические занятия. Но главная наша задача - в срок и качественно произвести ремонт.

Знакомый завод в ту пору трудно было узнать. Людей почти не видно. В результате прямых попаданий артиллерийских снарядов цеха стояли черные, обгоревшие. Повсюду в земле были вырыты щели. И все же жизнь здесь не замирала, работа не прекращалась. В корпусном цеху, рядом с которым мы стояли, изготавливались башни к танкам, строились мониторы и бронекатера.

Нашей лодке предстоял серьезный ремонт. Следовало заменить оба дизеля, которые полностью выработали все мыслимые и немыслимые моторесурсы. В обычных мирных условиях - это дело большой сложности, а в войну, да еще в городе, схваченном в жесткое кольцо блокады, оно было во много раз сложнее и казалось вообще неосуществимым. Но мало ли в годы Великой Отечественной войны было такого, что казалось неосуществимым, и тем но менее благодаря воле, самоотверженности, мужеству советских людей осуществлялось.

Главная проблема - где достать новые дизеля. Из другого города их не получишь. Дорога жизни тогда еще не действовала, да вряд ли даже по ней можно было доставить груз весом в десятки тонн.

- И все же дизеля мы должны найти... Должны, - ив раз говорил Ярошевич старшему механику Михаилу Сергеевичу Кувшинову, на плечи которого легла основная тяжесть ремонта.

Сейчас кажется удивительным, во дизеля были найдены. Помог замечательный человек, главный строитель завода Константин Филиппович Терлецкий. Он был уже в годах, но сохранял бодрость и жизнерадостность. Еще в дореволюционное время Терлецкий служил на подводном флоте, командовал лодкой типа "Барс". После революции руководил Балтийским судостроительным заводом, а затем его назначили главным строителем на другой судостроительный завод.

Константин Филиппович был высококвалифицированным специалистом. Как корпуснику ему не было цены. Но более всего нас поражала его уникальная память. Мне запомнилось, что ни разу не получал от него отказа. Он, бывало, наморщит лоб, пошевелит своими великолепными пушистыми усами, а затем произнесет:

- Идите в третий склад, скажите кладовщице, что на второй полке, в шестом ряду справа, находится ваша деталь. Пусть выдаст ее.

Вот и в тот раз, размышляя о том, где достать дизеля, Терлецкий вспомнил, что в устье Невы затоплена фашистской

авиацией недостроенная плавбаза подводных лодок "Литвинов".

- Помнится мне, - говорил Константин Филиппович нашему командиру, - что не успели поставить на нее два новых дизеля, предназначенных для зарядки аккумуляторных батарей. Уверен, они находятся где-то на Балтийском заводе.

На поиски отправились механик дивизиона инженер-капитан 2 ранга Иван Петрович Шеленин и наш командир электромеханической боевой части Михаил Сергеевич Кувшинов. Они облазили весь Балтийский завод и в конце концов нашли дизеля. Два совершенно новеньких, в заводской упаковке. Это была неслыханная удача.

Однако трудности на этом не кончились. В блокадном городе поиск какой-либо детали, любая необычная ситуация превращались в проблему. Возник, к примеру, вопрос: как доставить дизеля на наш завод, как погрузить их в лодку? Ведь с транспортом и горючим было весьма туго.

Однако выход и тут нашелся. Ума не приложу, где заместитель командира дивизиона подводных лодок по политической части капитан 3 ранга В. Платонов раздобыл трактор. Вскоре на грубо сколоченных деревянных полозьях, под громкие крики "ура", дизеля по невскому льду были доставлены на наш завод.

Вместе со всеми радовался и инициатор этой операции, наш бесценный помощник Терлецкий. Многое о нем можно было бы рассказать еще, но мне особенно запомнилось событие, случившееся в следующую зиму.

В конце сорок второго года мы вновь стали на ремонт, но уже на другом заводе. Произошло это после печального для нас случая: возвращаясь из боевого похода 9 октября сорок второго года, наша "Щ-310" подорвалась на мине.

Понятно, что лодку немедленно отправили в ремонт, но уже, как я говорил, на другой завод. Здесь мы с особой силой ощутили, как не хватало Терлецкого. Сколько раз произносили у нас со вздохом: "Был бы сейчас Константин Филиппович!.."

И вот однажды подозвал меня к себе Ярошевич:

- Попробуйте отыскать Терлецкого. Я справлялся - на прежнем месте его нет.

Отыскать человека в блокадном Ленинграде оказалось делом нелегким. Город был холоден и пуст. С большим трудом мне удалось узнать домашний адрес Терлецкого, и я тотчас отправился в путь.

С какой же душевной болью ходили мы тогда по хорошо знакомому городу, как душераздирающе печально выглядели его улицы и площади... По пути мне то и дело попадались горящие

здания. Пожары некому да и нечем было тушить: здоровых людей в Ленинграде осталось мало, а водопровод в ряде мест бездействовал.

Дом, где находилась квартира Константина Филипповича, я увидел издали. И уже тогда рассмотрел, что он разворочен взрывом бомбы. Хаотическая груда кирпичей безобразной пирамидой возвышалась там, где некогда находилось красивое здание.

Потоптавшись у развалин, я о тяжелым сердцем отправился в обратный путь, но тут увидел дряхлого старика, присевшего в изнеможении на каменную тумбу. Что-то в его облике показалось знакомым. Ну конечно же - усы. Такие усы, хотя и печально обвисшие, могли принадлежать только одному человеку - Терлецкому.

- Константин Филиппович! - бросился я к нему.

Терлецкий долго вглядывался в меня, а потом вдруг

всхлипнул, припал к плечу:

- Рад вас видеть, весьма рад... А у меня горе... Жену прямо в квартире... бомбой убило. Теперь я один как перст.

Я, как мог, утешал его, потом решил сказать все сразу:

- А я за вами, Константин Филиппович. Командир просит вас помочь.

- Где находится лодка?

- На Канонерском.

- Рад бы, да ведь не дойду, - вздохнул Терлецкий. - Ноги не держат.

- А если попробовать, Константин Филиппович? Я помогу вам.

Шли мы долго и медленно. Сначала по городу, затем по невскому льду. Терлецкий тяжело опирался на меня, а порой я даже нес его на руках.

Как же обрадовался Ярошевич, когда увидел Терлецкого. Из своих очень урезанных норм мы выделили ему паек. И Константин Филиппович не остался в долгу, он очень помог нам в ремонте "Щ-310".

Впрочем, не меньше помог он нам еще зимой 1941/42 года, о которой я сейчас пишу.

Тогда мы жили в казармах на канале Грибоедова. Здесь же находились экипажи подводных лодок "Щ-311", "Лембита", штабы бригады подводных лодок и торпедных катеров, а также штабы бригады шхерных кораблей.

Стояли лютые холода. Температура даже в помещениях была норой ниже минус 12 градусов. Электроэнергия отсутствовала, и освещались мы коптилками, сделанными из снарядных гильз.

Никогда не забуду ежедневные переходы от казармы до завода и обратно. С каждым днем этот путь становился все опасней из-за непрерывных обстрелов и воздушных налетов. Мы привыкли к вою снарядов и разрывам бомб. Но нельзя было привыкнуть к тому, что каждый день на занесенных снегом улицах мы видели все больше умерших стариков, женщин и детей.

А сколько людей умирало прямо у заводской проходной... Видно, рабочие, добиравшиеся сюда, теряли в пути последние силы. Потом они вообще перестали уходить с завода. Здесь, в цехах, у станков трудились, здесь жили и здесь же, случалось, умирали...

Завод тоже методически обстреливался врагом. Снаряды рвались на территории, разрушали цеха. Залетали они и в ковш, где стояли лодки. Два снаряда угодили в "Л-21". Повреждения были тяжелыми, но благодаря мужеству экипажа корабль был спасен. Разворотило нос и стоявшей рядом с нами подводной лодке "Щ-311".

А наша - повреждений не имела. Но произошел необычный случай. Доставленные с Балтийского завода дизеля надо было установить на свои места в лодке. Для этого сняли лист в прочном корпусе, открывавший доступ внутрь корабля. С помощью крана выгрузили старые дизеля. Дело это требовало ювелирного мастерства: ведь зазор между корпусом дизеля и кромкой отверстия в прочном корпусе равнялся буквально нескольким миллиметрам.

А крановщица еле двигалась из-за полного упадка сил. Моряки узнали об этом и перед выполнением работ по разгрузке и погрузке дизелей стали выделять ей часть продуктов из своего пайка. Конечно, мы, военные, получали паек чуть больше, чем гражданское население, но и он был весьма скудным. Поэтому у многих подводников тоже появились симптомы дистрофии, но неизменным оставался оптимизм.

Накормив крановщицу, мы выгрузили сначала один дизель и на его место поставили новый, затем такую же операцию повторили с другим. И надо же случиться такому - не успели опустить внутрь лодки новый дизель, как в старый, занявший его место на берегу, угодил снаряд и разнес его вдребезги. Случись такое на 20 минут раньше - и не попала бы наша "Щ-310" в боевой строй в период летней кампании сорок второго года!

Ремонт производился в основном силами личного состава подводной лодки. Однако без квалифицированной помощи заводских специалистов не обойтись.

Я уже рассказывал о Константине Филипповиче Терлецком,

который внес весомый вклад в оба ремонта. Но кроме него трудились на лодке и другие специалисты. На установке дизелей, и главным образом на соединении их с линиями гребных валов, работал товарищ, прекрасно разбиравшийся в этом деле. К сожалению, я не запомнил его фамилию, так как общался с ним главным образом Кувшинов.

А вот с электромонтером Королевым у меня был довольно тесный контакт, хотя он и не имел прямого отношения к штурманским электронавигационным приборам. Королев являлся представителем завода "Электросила" и занимался электроприборами компрессоров, помп и других механизмов. Но его глубокое знание электротехники и богатый опыт помогли нам успешно отремонтировать и электронавигационные приборы.

Я уже писал, что основная тяжесть ремонта легла на плечи старшего механика лодки Михаила Сергеевича Кувшинова. К слову сказать, недавно мы встретились с ним. Вспоминали блокаду, своих сослуживцев, участников боевых походов и ремонта.

Вот упомянул об этом, и сразу нахлынуло многое. Увидел перед собой задорное лицо мичмана Якова Дубкова - великого оптимиста с неизменной улыбкой на лице. Дизеля он знал отлично. И тем, что они отлично работали, мы в первую очередь обязаны Дубкову.

Трюмными машинистами командовал главный старшина В. С. Говоров, спокойный и скромный человек, неутомимый труженик. У трюмных работы было по горло: километры магистралей, системы высокого давления, системы погружения, баллоны, трюмные магистрали и прочее - все на их совести. И они проявили себя с самой лучшей стороны. Провели ремонт с высоким качеством. А Василий Степанович Говоров, к величайшему сожалению, трагически погиб. Произошло это в сорок третьем году. Лодка тогда стояла у левого берега Невы. Однажды тяжелый артиллерийский снаряд попал в рубку, где в то время находился главный старшина. Экипаж очень тяжело переживал его гибель...

Рассказывая о специалистах электромеханической боевой части, проявивших самоотверженность и героизм во время ремонта, нельзя не отметить и наших славных электриков. Самых добрых слов заслуживает командир отделения электриков старшина 1-й статьи Николай Лаврешников. Когда лодка подорвалась на мине, он, но существу, спас корабль, а во время ремонта проявил себя великолепным мастером: с помощью простейших инструментов изготавливал сложные и очень дефицитные детали.

Командовал всеми электриками Николай Иванович Сорокин. Вдумчивый и дотошный командир, он отлично- разбирался в бесчисленных переплетениях кабелей и других электросвязей. В минуты смертельной опасности для лодки Николай Иванович, благодаря опыту и знаниям, в кратчайший срок вводил в строй поврежденные электрические приборы и механизмы.

Ремонт лодки происходил и ночью. Мы отдавали ему все свои силы. Однако были иногда и часы отдыха. Запомнилась встреча Нового, сорок второго года. Около полуночи моряки собрались в носовом отсеке. Холод стоял ужасный. Зуб на зуб не попадал, но настроение у всех было приподнятое. Еще бы - наши войска громили гитлеровцев под Москвой, были освобождены от оккупантов Ростов и Тихвин. Да и праздничный стол по тем временам показался нам шикарным: к дневному рациону командир корабля разрешил добавить каждому по два сухаря из неприкосновенных запасов...

Ремонт мы закончили в срок. К назначенному дню лодка была готова к плаванию и к боевым действиям. Но готовность была бы частичной, если в процессе ремонта в неимоверно тяжелых условиях не шла параллельно и боевая подготовка экипажа.

Готовимся к летней кампании

Как думало командование Краснознаменного Балтийского флота использовать лодки в летней кампании, мы не знали и не могли знать. Но некоторые события косвенно свидетельствовали о том, что без дела, и именно по специальности, не останемся.

Однажды ранним утром я, будучи дежурным по кораблю, обошел отсеки, проверил ход работ и несение вахты. А затем поднялся наверх погреться (в отсеках было холоднее, чем на воздухе). И вдруг увидел посреди заводского ковша в тяжелом льду лодку серии К. Появление ее здесь было по меньшей мере неожиданным, ведь Финский залив и Нева скованы льдом. Какие же обстоятельства заставили в столь сложных условиях отправить лодку в ремонт?

Это была лодка "К-51". Командиром БЧ-2-3 на ней служил лейтенант Леонид Довган, знакомый мне по училищу. Он-то и рассказал, почему лодка оказалась на заводе.

Наше командование не оставляло мысли о прорыве лодок в Южную Балтику. Выбор как раз и пал на "К-51". Ее экипировали для длительного автономного плавания: снабдили топливом, продовольствием, погрузили торпеды и мины.

В сплошном льду ледокол "Ермак" провел за собой лодку к острову Лавенсари (ныне Мощный). Здесь она должна была погрузиться, подо льдами достигнуть чистой воды, а затем

действовать на коммуникациях врага в Южной Балтике. Но слишком тяжелым в ту пору оказался лед, да и сами дизельные лодки не были приспособлены для такого дела. С помятым корпусом и поврежденными рулями "К-51" вынуждена была вернуться и стать рядом с нами на ремонт.

Этот случай еще раз напомнил, что с наступлением тепла найдется боевая работа и для нас...

Под руководством флагманских специалистов командиры кораблей изучали опыт боевых действий сорок первого года.

Основной упор делался на освоение методов форсирования минных Заграждений. Проводились совместные групповые упражнения командиров лодок и командного состава охраны водного района. Здесь отрабатывались задачи эскортирования. Для того чтобы выйти в Балтику, необходимо было сначала в надводном положении прорваться в Кронштадт, а затем к Лавенсари.

Проводились также интенсивные тренировки на приборах торпедной стрельбы по производству торпедных атак. Дмитрий Климентьевич Ярошевич не пропускал и дня, чтобы не потренироваться в специальном кабинете атак с расчетом центрального поста, в который входили старший помощник, минер и я, как штурман.

Опыт прошедшей кампании, и в частности опыт боевых действий подводных лодок, свидетельствовал, что атаки предпочтительно производить в темное время суток из надводного или позиционного положения. Поэтому в кабинете торпедной стрельбы была создана обстановка, приближенная к реальной.

Обычно в полумраке, на фоне чуть светлеющего горизонта двигался макет транспорта. С помощью прибора Н-1, представляющего собой визир и ряд линеек, командир решал так называемый торпедный треугольник: определив курс и скорость противники, рассчитывал позицию надежного торпедного залпа. В это же время, обеспечивая командира необходимыми данными, каждый из расчета центрального поста шлифовал свои навыки. Так отрабатывалась слаженность.

Но истинная наша готовность могла быть проверена только в море, ибо тренаж на полигоне, конечно, имел некоторые условности. Он практически не давал возможности командиру (от действий которого на 90 процентов зависит успех атаки) научиться в совершенстве владеть перископом. А ведь это - большое искусство. Умелый командир выдвигает головку перископа едва-едва над водой. В зависимости от волнения моря - сантиметров на 10-15. Причем на самый кратчайший срок,

буквально на секунды. И за эти считанные секунды он должен с максимальной точностью определить курс, скорость атакуемого судна, его водоизмещение и осадку. Только при выполнении этих условий могла произойти встреча торпеды с целью.

С экипажем лодки командир провел несколько занятий на различные темы. Одно из них - по минному оружию, которое являлось для нас главной опасностью. Как уже отмечалось, противник выставил в Финском заливе массу мин. И все с взрывными устройствами различных характеристик.

Мины контактные (гальваноударные) и неконтактные. Магнитные, взрывающиеся от магнитного поля корабля. В некоторых устанавливались приборы срочности и кратности{5}.

В ходе войны появились еще и антенные мины. Если донные (магнитные) сторожили придонные глубины, чтобы лодка даже на брюхе не могла форсировать минную позицию, а гальваноударные перекрывали верхний водный слой, то антенные перекрывали весь ярус. Они взрывались не только при непосредственном ударе о мину, но и в том случае, если ее корпус касался антенного троса. На занятиях по устройству минного оружия мы отрабатывали способы форсирования минных полей.

Проделав ремонт корабля, мы получили блестящую практику по специальности. Ведь, как уже говорилось, во время ремонта легче был доступ к механизмам, приборам, и мы смогли заглянуть внутрь, прощупать руками каждое устройство. В то же время в заводских условиях затруднялась отработка навыков, связанных с эксплуатацией механизмов, а также с борьбой за живучесть корабля и технических средств.

Тем не менее в последние перед завершением ремонта месяцы, несмотря на неподходящие условия, Ярошевич требовал от помощника, чтобы отработка практических действий экипажа проводилась ежедневно. Это было необходимо еще и потому, что начался приток новых людей.

Прибыл к нам другой комиссар - А. И. Баканов. Был он уже в годах. С шестнадцати лет служил на Балтике матросом, участник подавления кронштадтского антисоветского мятежа. Александр Иванович обладал талантом находить тесный контакт с краснофлотцами, старшинами и командирами. Помогали ему в этом уважительное отношение к людям, простота обращения, житейская мудрость. В минуты тяжких испытаний наш комиссар вел себя мужественно и умел поднимать настрой коллектива в самые опасные моменты.

Был зачислен в состав экипажа и новый командир минно-артиллерийской боевой части - лейтенант Ю. А. Шагинян. В конце

сорок первого года он сражался на сухопутье. В составе батальона минеров-подрывников производил минирование дорог, мостов и других сооружений на направлении Нарва, Кингисепп. В настоящее время он капитан 2 ранга запаса, работает начальником рыбного порта в Сухуми. Давно уже не видел я Юрия Александровича, но он запомнился человеком экспансивным, доброжелательным и работоспособным.

Назначили на лодку нового помощника командира корабля-капитан-лейтенанта Филиппа Филипповича Краснопольского. Он вполне соответствовал своей должности: был целеустремленным и требовательным. Но, как и все полные люди, особенно страдал от голода. Порой больно было смотреть на его мучения.

Возвращались на лодку и другие моряки, ушедшие в начале ремонта на сухопутный фронт. По моей просьбе вернули с Невской Дубровки старшего рулевого-сигнальщика старшего матроса Бунина. Я был несказанно рад его возвращению. Павел обладал на редкость острым зрением. Благодаря Бунину лодка не раз уходила от опасности.

Помимо отработки и восстановления навыков по обслуживанию технических средств и использованию оружия требовалось восстановить еще и силы подводников. Блокада тяжело сказалась на нас. Все без исключения были дистрофиками. Когда в городе урезали продовольственные нормы, мы отдавали часть своего пайка голодающим ленинградцам. В декабре, например, было особенно плохо с продовольствием, и флот выделил для населения 1545 тонн муки, 100 тонн жиров, 105 тонн сахара и 3242 тонны других продуктов...

Истощенных и немощных моряков нельзя было отправлять в боевые походы. Чтобы восстановить их силы, командование флота создало на Васильевском острове специальный профилакторий. Вместе с другими подводниками отправили туда и экипаж нашей "Щ-310". Здесь нас слегка подкормили и щедро напоили крепким настоем из хвои и так называемым соевым молоком{6}...

Фашисты без устали трубили, что Балтийский флот закупорен наглухо, что возможность прорыва любых кораблей (надводных и подводных) исключена. "Мы монопольная сила на Балтике", "Гарантируем жизнь в Померанской и Данцигской бухтах", "Движение к портам Финляндии в Ботнике - абсолютно безопасно" - такие заявления не раз делали представители фашистского военно-морского командования.

Советским подводникам, предстояло опровергнуть утверждения противника. Это было особенно важно потому, что коммуникации на Балтике имели огромное значение для

воюющей фашистской Германии. По этим коммуникациям шло снабжение немецкой промышленности шведской рудой, норвежским никелем, финским лесом. Стоило нарушить коммуникации - и резко упало бы производство военной продукции в Германии. Кроме того, фашисты перебрасывали морем оружие, технику, войска.

Но прежде всего была необходима предварительная разведка. Честь первопроходцев выпала на долю экипажа подводной лодки "М-97" под командованием капитан-лейтенанта И. В. Дьякова. Именно эта лодка в мае сорок второго совершила успешное разведывательное плавание, которое показало - можно прорваться!

Вслед за "М-97" пошла на разведку подводная лодка "Щ-304" под командованием капитана 3 ранга Я. П. Афанасьева. Комиссаром там был В. С. Быко-Янко, а командиром БЧ-2-3 - мой хороший друг лейтенант Василий Виноградов. Он-то и рассказал мне о плавании.

Лодка буквально протискивалась сквозь минные заграждения. Скрежет минрепов чуть ли не на всем пути сопровождал моряков. Позже выяснилось, что "Щ-304" двадцать два раза пересекала линии минных полей. Фашисты сбросили на нее 41 серию глубинных бомб. Но благодаря мужеству экипажа и мастерству командира лодка не только осталась невредимой, но и утопила фашистский транспорт водоизмещением десять тысяч топи, груженный войсками, техникой, оружием.

Виноградов с восторгом отзывался о командире. И действительно - Яков Павлович был мастером своего дела. Он проявил себя в войну мужественным моряком и хорошим тактиком. В следующем походе "Щ-304" утопила еще три транспорта.

Вслед за "Щ-304" вышли в глубокие морские тылы врага другие лодки. На Балтике, как бы салютуя мужеству их экипажей, загремели выстрелы. Один за другим стали тонуть фашистские транспорты.

Гитлеровцы вначале даже предположили, что их суда взрываются на минах, затем посчитали, что их атаковали англичане. В подтверждение можно привести такой случай. Командир "Щ-406" капитан-лейтенант Евгений Яковлевич Осипов, торпедировав вражеский транспорт, из соображений гуманности, взял на борт лодки часть его команды. Каково же было удивление наших моряков, когда спасенные стали обращаться к ним на английском языке. Они были уверены, что советская подводная лодка здесь не могла находиться.

А наши лодки одна за другой прорывались из Финского

залива в Балтику. Спохватившись, фашисты стали быстро наращивать противолодочные силы, ужесточили патрулирование.

Как стало позже известно, в феврале 1942 года гросс-адмиралы Редер и Дениц обращались к Гитлеру с просьбой выделить 1500 километров стального троса для изготовления противолодочных сетей, которые перекроют горло Финского залива. Фюрер категорически отказал в просьбе. Когда один за другим пошли на дно фашистские транспорты, как ни тяжело было в Германии с металлом, трос этот выдали...

Вслед за первым эшелоном лодок стали прорываться лодки второго эшелона, наступала очередь и третьего.

Выйдя из заводского ковша, наша лодка ошвартовалась у левого берега Невы неподалеку от Литейного моста. Здесь же находилась плавбаза "Полярная звезда", другие подводные лодки. Все корабли были плотно окутаны маскировочными сетями. В период воздушных атак противника нам категорически запрещалось вести артиллерийский огонь, дабы не обнаружить себя.

Вторая группа подводных лодок вместе с плавбазой "Аэгна" находилась в районе Самнсоньевского моста (ныне мост Свободы) на Большой Невке. Здесь сейчас место вечной стоянки легендарного крейсера "Аврора".

После каждого ремонта положено устраивать различного рода испытания; пробные погружения, дифферентовку, проверку герметизации. Следовало также произвести размагничивание лодок, что являлось одним из эффективнейших средств от магнитных неконтактных мин. Нам, штурманам, надо было побеспокоиться об уничтожении девиации магнитных компасов, определении маневренных элементов корабля. В обычных условиях все эти операции производились на специальном полигоне вблизи Кронштадта. Сейчас об этом и думать было нечего: там рядом были вражеские артиллерийские батареи.

Но как все же быть с дифферентовкой и другими испытаниями? Выход из создавшегося положения нашли. Те немногие ленинградцы, кто весной сорок второго года проходил по Литейному мосту, могли наблюдать довольно необычную для реки картину: вблизи моста то всплывали из-под воды, то погружались подводные лодки.

Испытания проводились на небольшом участке реки - между Литейным и Финляндским мостами. Глубина здесь была около 20 метров, что позволяло производить погружение и, следовательно, проверять прочный корпус на герметизацию.

В эти же дни под руководством дивизионного штурмана капитана 3 ранга Михаила Сергеевича Солдатова я тщательно

изучал Балтийский театр, минную обстановку, расположение противолодочных рубежей, созданных противником в Финском заливе. Солдатов был великолепным специалистом, обладал обширными знаниями и, я бы сказал, деликатной требовательностью...

По состоянию на лето сорок второго года имелись данные, что противник создал два рубежа противолодочной обороны - гогландский и нарген-порккалауддский. Второй тянулся по линии Хельсинки, Таллин. Поскольку к этому времени наши подводные лодки уже не раз форсировали эти рубежи, были разработаны три маршрута их преодоления.

Первый, так называемый северный, проходил севернее Гогланда, занятого противником, через Гогландский плес и далее севернее острова Хиума. Второй южнее острова Гогланд. И третий, самый южный, - через Нарвский залив. Этот маршрут считался наиболее сложным.

Командирам кораблей предоставлялось право по своему усмотрению выбирать маршрут. При этом они руководствовались различными факторами, исходя из обстановки на море, удаленности маршрута от береговой черты и учитывая глубины. Предпочтение отдавалось большим глубинам.

Были разработаны рекомендации по форсированию минных полей. Считалось, что, если антенная мина, предназначенная специально против подводных лодок, взрывалась над лодкой, она причиняла меньше ущерба, нежели при взрыве под ней. Объясняется этот эффект направленностью гидравлического удара, который идет снизу вверх.

Вообще для защиты от антенных мин предлагались различные средства. Командир одной из лодок капитан-лейтенант А. В. Лепешкин предложил приваривать к корпусам лодок штанги, а к их концам прикреплять стальной трос. Антенна мины при соприкосновении с тросом скользила по нему, не приближаясь к корпусу лодки.

Командир "Щ-320" капитан 3 ранга И. М. Вишневский решил проверить ото устройство. Однако испытание показало полную непригодность предложенного устройства.

- Экипаж чуть с ума не сошел, - рассказывал он потом. - Все время внутри лодки слышался грохот и скрежет металла, будто мы продирались через частокол мин. Конечно, это влияло на психику. Кроме того, из-за постоянного скрежета ничего не слышал акустик.

Проблема защиты от антенных мин была в определенной мере разрешена конструкторским бюро инженер-контр-адмирала М. А. Рудницкого - создателя лодок типа К. Привальный брус,

обводы корабля, а также горизонтальные рули, антенны стали покрывать резиновым слоем. Эти меры несколько уменьшили вероятность взрыва антенной мины вблизи подводного корабля. И все же, как свидетельствует опыт балтийских подводников, в период 1941-1943 годов более половины лодок, подорвавшихся на минах, погибли и получили повреждения именно от антенных мин.

Готовясь к походу, я детально изучил навигационную обстановку на театре, тщательно проработал маршруты прорыва в Балтийское море. Закончились испытания и на Неве. Кроме того, мы отдоковались. В общем, полностью подготовились к длительному плаванию. Весь экипаж с большим нетерпением ожидал приказа о выходе в море. Трудно передать сейчас, каким страстным было наше желание отомстить фашистам за ужасы, пережитые в блокаду.

И вот долгожданный день наступил. Хорошо помню возбужденное лицо Д. К. Ярошевича, который, возвратившись из штаба дивизиона, приказал собрать командный состав корабля.

- Получен приказ командования, - торжественно произнес командир корабля, обводя нас внимательным взглядом,- Будем готовиться к боевому походу с прорывом в Балтийское море и к берегам фашистской Германии.

Прорыв

В наши дни мне часто приходится бывать в Ленинграде. И по служебным делам, и во время очередных отпусков. И каждый раз я не упускаю возможности пройтись пешком по его прямым, как стрела, проспектам, побывать на набережных Невы.

Уходят годы, и позади уже большая часть жизни. Кажется, можно было бы привыкнуть к красивым панорамам Северной Пальмиры (так раньше иногда называли этот город, даже папиросы выпускали с таким названием). Но, удивительное дело, радостное, счастливое чувство от каждого нового свидания с Ленинградом не тускнеет со временем.

Особенно нравятся мне дворцовые ансамбли вдоль Невы, мосты через красавицу реку. Можно часами стоять здесь, наблюдать за величественным ледоходом, а в летнее время - за судами, катерами, яхтами.

Оживленные толпы туристов и экскурсантов отправляются по Неве на морские прогулки. На судах с подводными крыльями за каких-нибудь 30-40 минут можно попасть в Петродворец, в Стрельну, в Ломоносов или в Кронштадт. И хочешь не хочешь, а подумаешь тогда о том, как тяжела, как смертельно опасна была эта самая морская дорога в Кронштадт в годы блокады...

16 сентября 1942 года около 18 часов мы сбросили

маскировочную сеть, отдали швартовы и медленно двинулись к мосту Лейтенанта Шмидта. Предварительно Ярошевич приказал притопить лодку, то есть перевести ее в позиционное положение. Сделали это для того, чтобы пройти под мостом, так как он не был разведен.

Не успели приблизиться к Торговому порту и войти в огражденную часть Морского канала, как впереди по курсу появились всплески от разрывов артиллерийских снарядов. Интенсивный огонь велся из района Стрельна, Петергоф. Видимо, была у фашистов в то время агентура, которая информировала о передвижениях советских кораблей.

В огражденной части канала вражеские артиллеристы лодку не видели, а потому огонь они вели не прицельный, а по площадям. Зная примерную скорость лодки и время входа в канал, противник, видимо, вычислял ее местонахождение на каждый данный момент и сосредоточивал огонь по нужному квадрату. Однако на сей счет у нас предусматривались свои контрмеры.

- Катер из Торгового порта. Идет к нам, - доложил сигнальщик, стараясь перекричать грохот разрывов. На катере находился представитель штаба бригады.

- Начальник штаба приказал немедленно прекратить движение, подойти к причалу Торгового порта, - сказал он командиру.

Сначала я подумал, что это приказание можно было передать семафором и не стоило посылать катер. Но после понял, что вражеские агенты могли перехватить и семафор. Вот почему приказание передали устно и неожиданно для нас. Секретность есть секретность.

Как только подводная лодка подошла к стенке Торгового порта и остановилась, мы увидели, что разрывы вражеских снарядов ушли вперед по нашему возможному курсу. Снаряды рвались в районе Канонерского острова. Хитрость удалась.

Минут через тридцать мы средним ходом продолжили движение вперед, туда, где нас поджидали главные испытания.

Как только лодка вышла из огражденной части Морского канала, на берегу, занятом врагом, тотчас вспыхнули прожекторы. Острые жала их лучей сошлись на лодке. На мостике стало светло как днем.

И что тут началось! Фашисты открыли бешеный артиллерийский огонь. Но теперь уже не по площади, а прицельный. Но вступила в действие и наша артиллерия: загрохотали орудия фортов и Кронштадтской крепости. Вступил в бой главный калибр крейсера "Киров", который стоял на Неве. В

воздух поднялись наши самолеты.

Чтобы ослепить фашистских артиллеристов, с угла Кронштадтской гавани тоже включили прожекторы. Была поставлена световая завеса. Вступили в действие катера-дымзавесчики. Они шли несколько впереди и слева от нас, а за ними тянулась стена дыма, отгораживавшая будто гигантским занавесом лодку от врага.

- Штурман, следите за поворотом, - крикнул мне Ярошевич. - За поворотом следите!

Поворот - кульминационная точка на дороге в Кронштадт. Разведка флота предупреждала, что еще зимой в темное время суток фашисты на санях подвозили сюда донные мины и сбрасывали их в проруби. Летом они транспортировали мины на шлюпках. У поворотного буя вместе с затопляемой шлюпкой мины уходили на грунт.

Чтобы дезориентировать врага, буй был перенесен вперед по курсу. Фашисты клюнули на эту хитрость и стали устанавливать мины дальше поворотной точки. Однако осложнилась и работа штурманов. Стоило только просчитаться с поворотом, подрыв на мине становился неминуем. Так, например, произошло с подводной лодкой "Щ-323". Штурман ошибся буквально на считанные метры. Но эти метры оказались роковыми: сильнейшим взрывом лодку буквально развалило на две половины. Война не прощала промахов.

Затаив дыхание, я следил за каждым скачком стрелки секундомера, за каждым отсчетом лага. Наконец доложил командиру:

- Через пять минут - поворот на курс 345 градусов.

Между тем грохот боя не утихал. Нарастал огонь с нашей стороны. Фашисты ответили тем же. Время тянулось страшно медленно. В дыму и в огне мы двигались к невидимой глазом поворотной точке.

- Через одну минуту - поворот, - последовал мой очередной доклад.

А противник то ли нащупал наше место, то ли ухитрился разглядеть подводную лодку сквозь дымовую завесу. С левого борта метрах в двадцати от корпуса вдруг разом поднялось несколько всплесков. По палубе покатились мелкие осколки.

- Время поворота! - крикнул я.

Еще несколько томительных минут - и мы на новом курсе.

Действительно, это место было кульминационным на переходе в Кронштадт. Дальнейший курс вдоль северною побережья Невской губы, мимо Лисьего Носа был более спокойным.

Вскоре огонь артиллерии стих, прожекторы погасли, дымовые завесы рассеял слабый ветерок. А затем впереди показался едва заветный синий огонек. Это уже Восточный Кронштадтский рейд. Огонь горел на выступающей носовой оконечности эскадренного миноносца "Стерегущий", который был затоплен во время налетов фашистской авиации на Кронштадт еще в сентябре 1941 года.

Короткая швартовка - и лодка у причала в Кронштадте, где нас встретили командир дивизиона капитан 2 ранга В. А. Червинский, штабные работники и товарищи с других лодок.

- Поздравляю, - сказал Червинский, пожимая руку командиру. - Первый этап вы преодолели благополучно. Надеюсь, что два остальных окажутся столь же успешными для вас. Но не будем терять времени. Берите штурмана, карты и - в штаб!

Мы с Ярошевичом направились в штаб. Уже светало. Можно было заметить, что многое изменилось в Кронштадте. Причалы побиты, некоторые здания разрушены. Но штаб не пострадал. Он располагался в том же здании, что и раньше, только в подвале.

В небольшом помещении, куда мы вошли, кроме комбрига капитана 1 ранга А. М. Стеценко и начальника штаба капитана 1 ранга Л. А. Курникова находились командир подводной лодки "С-12" капитан-лейтенант В. А. Тураев со своим штурманом, командиры быстроходных тральщиков, а также командиры морских охотников.

Как выяснилось, были собраны все участники формируемого конвоя, которому предстояло пройти от Кронштадта до острова Лавенсари.

- В конвой входят три быстроходных тральщика, три малых охотника, подводные лодки "С-12" и "Щ-310", - сказал начальник штаба. - Порядок следования таков. Тральщики - впереди. Вам, - начальник штаба взглянул на командиров морских охотников, - идтв уступом вправо от подводных лодок на дистанции сорок - пятьдесят кабельтовых. Конвой замыкают лодки: впереди "С-12", за ней - "Щ-310".

Курников определил порядок сигнализации на случай затраливания мин, проверил у штурманов предварительные прокладки.

Все остальные дни перед выходом из Кронштадта прошли в предпоходной суете: дозаправлялись, доукомплектовывались, довооружались. Еще и еще рае проверяли готовность механизмов и приборов к длительному плаванию.

В самом невыгодном положении в тот момент оказался я. Как известно, поправки компаса и лага, диаметр циркуляции, скорость хода корабля на различных режимах работы двигателей проверяются на мерной миле. Но Кронштадт находился

практически непрерывно под огнем врага, а потому о выходе на мерную милю нечего было в думать. Пришлось руководствоваться данными, полученными перед войной.

Наступил день выхода в боевой поход. Мы покидали Кронштадт в ночь на 20 сентября. Доложив старпому о готовности штурманской боевой части к бою и походу, я на минуту вышел на причал, чтобы в последний раз пройтись по берегу.

Клубились сумерки. Уже чувствовалось дыхание осени. Могучие деревья Петровского парка стояли в стороне, словно в глубокой задумчивости. Сколько раз бывал я в этом парке, и всегда он поражал меня своей величавостью, как и знаменитый Морской собор.

Тьма густела. На пирс пришли друзья по училищу - лейтенанты Василий Виноградов и Александр Асабен. Вспомнили курсантские годы, товарищей (некоторые из них к тому времени уже погибли), пожелали друг другу ни пуха ни пера.

Виноградов был очень грустный. Умерли от голода его родные, жившие в Ленинграде. Я знал их. Вместе с Василием бывал у них в доме на Кондратьевском проспекте. Это были исключительно радушные, добрые люди. Вспомнил я и своих родных - отца, мать, сестру, ее ребенка. В начале апреля их, как тяжелых дистрофиков, удалось эвакуировать из Ленинграда.

Тепло попрощался с друзьями. Это была последняя наша встреча. Вася Виноградов и Саша Асабен вскоре погибли...

На причал прибыли руководители бригады и дивизиона. Вскоре прибежал рассыльный. Доложил комбригу, что тральщики и катера МО готовы к выходу.

- Ну, вперед! - напутствовал комбриг.

- По местам стоять, со швартовов сниматься! - подал команду помощник.

Все мы побежали по сходне на лодку. Поднялся на ходовой мостик командир корабля. Он в новенькой меховой пушистой шапке.

- Командир дивизиона подарил, - с гордостью сказал Ярошевич. - Хороша шапка!

Дмитрий Климентьевич хвалил шапку, подаренную капитаном 2 ранга В. А. Червинским, словно предвидел, что через несколько дней она спасет ему жизнь.

Отданы швартовы. Медленно развернувшийся корабль вышел из Купеческой гавани и направился к точке встречи с катерами МО и тральщиками. Короткий обмен опознавательными, и вот уже наша лодка в охранении морских охотников двинулась по невидимой морской дороге вслед за тральщиками. На

оконечностях тралов слабо мерцали синие огоньки.

То и дело с тральщиков сигналят: "Конус". Это означает: "Застопорить ход и, дав полный назад, удерживаться на месте". В тралах - очередная мина. Ждем на стопе, когда наши верные друзья с "тральцов" расчистят дальнейший путь к Лавенсари.

Подул плотный ветерок. И вдруг справа загремели выстрелы, черное небо исполосовали пулеметные трассы.

- Наши морские охотники вступили в бой с торпедными катерами врага,доложил радист командиру.

Выстрелы грохотали то справа, то слева. Потом - сзади. Охранение действовало четко, по прошествии часа бой утих. Катера противника так и не смогли прорваться к подводным лодкам.

-К исходу ночи корабли благополучно достигли острова Лавенсари. Здесь нас встретил старший морской начальник базы капитан 2 ранга Владимир Антонович Полищук.

- В базе вам находиться нельзя, - сказал он Ярошевичу. - С рассветом немецкая авиация начнет бомбить корабли у причалов, будет обстреливать их из пулеметов. Отходите на запад от острова, ложитесь на грунт. Дайте отдых личному составу.

Так и поступили.

А теперь хочу сказать о том, как важна на войне предусмотрительность, пусть даже самая незначительная.

Одной из подводных лодок "малюток" - "М-90" командовал капитан-лейтенант П. Гладилин. От других подводников он отличался тем, что постоянно (будь то в базе или в походе) носил армейскую стальную каску.

"В пехоту решил записаться?" - подшучивали над ним моряки.

Видимо, шутки подействовали на Гладилина: он стал реже надевать каску. И вот однажды, когда лодка стояла в одной из бухт острова Лавенсари, Гладилин дежурил на ходовом мостике. На рассвете к бухте внезапно прорвался на малой высоте одиночный "мессершмитт". Он дал очередь из пулемета. Случайной пулей был убит командир "М-90". Пуля попала Гладилину в голову, а он именно тогда был без каски...

Когда лодки у Лавенсари отлеживались в дневное время на грунте, подобные случайности сводились к минимуму. На грунте было всегда спокойнее. После нелегкого перехода и треволнения утомленные моряки разошлись по отсекам. Стихла работа механизмов. Только в центральном посту монотонно жужжал гирокомпас.

Бодрствовала очередная вахтенная смена. Не спали командир и комиссар. Вместе со мной они в последний раз изучали по картам маршрут, ведущий от Лавенсари на выход в Балтийское

море. Учитывая минную опасность, дислокацию сил НЛО противника, мы выбрали северный вариант, в центре которого находился остров Готланд, занятый врагом еще в 1941 году. Из точки погружения западнее Лавенсари нам предстояло следовать в подводном положении на предельной глубине, в пяти - десяти метрах от грунта. Иначе говоря, буквально ползти по дну на самом экономичном ходу...

Когда командир и комиссар ушли, я еще раз проверил предварительную прокладку перехода, сверил курсы относительно кромок минных полей, отметил приметные глубины, дабы в подводном положении ориентироваться по ним и вовремя подвсплыть, чтобы не удариться о подводные рифы или камни.

Часам к трем ночи я закончил работу с картами. Не завершил дела, пожалуй, только командир электромеханической боевой части старший техник-лейтенант Михаил Сергеевич Кувшинов. Он проверял плотность аккумуляторных батарей, подсчитывал, насколько снизится их емкость до прихода в район зарядки, прикидывал, как провести форсированную зарядку.

Особая забота у механика - система воздуха высокого давления. Как показывали барометры, происходила некоторая утечка воздуха, вследствие чего в отсеках несколько повышалось давление. Кувшинов вместе со старшиной группы В. Говоровым без устали отыскивал неплотности, потом давал указание подчиненным по их устранению. Еще и еще раз проверял аварийный инструмент: клинья, пробки, струбцины, опоры. Ведь ко всему надо было быть готовым, даже к пробоинам в корпусе лодки.

Я только вздремнул, облокотившись на штурманский стол, как раздалась громкая команда: "По местам стоять, сниматься с грунта".

Через считанные минуты все находились на своих местах. Хочу еще раз отметить, как четко несли моряки службу, какой безупречной была организация, исключительная сплоченность и высокая дисциплина. Ведь от действий каждого человека зависела общая судьба.

В экипаже царил большой подъем. Успехи наших боевых друзей подводников воодушевляли моряков, а ужасы, пережитые в блокаду, вызывали страстное желание отомстить врагу. Надо заметить, что победы советских подводников на Балтике вызвали определенную реакцию как у фашистов, так и у наших союзников. Гитлеровцы стали предпринимать лихорадочные меры по усилению противолодочной обороны. Англичане же, не ожидавшие наших активных действий в Балтийском море, были и

удивлены, и восхищены. Подтверждением тому может служить тот факт, что первым из советских моряков был награжден английским орденом командир "Щ-304" капитан 3 ранга Я. П. Афанасьев.

Паше плавание, с учетом рельефа дна, проходило на глубине 40-50 метров. Вскоре приблизились к месту поворота на курс 270 градусов. Этим курсом мы должны были с севера обогнуть остров Гогланд.

Повернули примерно в 16 часов. Но не прошло и десяти минут, как раздался скрежет и грохот. Всем показалось, будто в железной бочке мы катимся по булыжной мостовой.

- Боевая тревога! Осмотреться в отсеках. Самый малый. Подвсплыть на десять метров, - тотчас скомандовал Ярошевич.

Боцман подводной лодки мичман Г. Н. Силаков, стоявший на горизонтальных рулях, слегка переложил их, а механик распорядился откачать балласт из уравнительной цистерны. Грохот прекратился.

Однако через некоторое время лодку вновь затрясло, как на ухабах. Подвсплыли еще на несколько метров. И опять все стихло.

Ярошевич подошел к столу, за которым я вел прокладку, взглянул на карту и тихо сказал:

- Несомненно - это рифы. В чем дело, штурман?

Я еще раз промерил циркулем расстояние, пройденное до поворота. С помощью логарифмической линейки произвел необходимые вычисления.

- Причина может быть одна, - доложил командиру. - Мы проскочили точку поворота и оказались к северу от заданного курса, где имеются рифы. Это моя вина. Я неверно учитывал скорость. Вероятно, она выше расчетной.

Ярошевич промолчал. Другой бы на его месте разнес меня в пух и прах. Но не таким был этот человек. Он знал, что крик и ругань делу не подмога.

- Что же вы предлагаете?

Я нагнулся к карте и провел новую линию:

- Надо менять курс.

На новом курсе нас еще несколько раз тряхнуло о рифы, а затем все прекратилось. Товарищи почувствовали облегчение. А у меня на душе было прескверно: ведь из-за моей ошибки едва не произошла авария.

Когда все улеглось, мы с командиром тщательнейшим образом проверили прокладку, сличили все скорости, все обсервации, все счислимые точки с момента выхода из Ленинграда. И что же выяснилось? Точку поворота мы проскочили, потому что скорость лодки после ремонта возросла

на 0,1-0,2 узла. А так как лодка не выходила на мерную милю, то я, естественно, не мог знать этого в первые дни плавания. Казалось бы, мелочь, но при плавании по счислению появилась невязка. Зато впоследствии, когда во время расчетов учитывал поправку на скорость лодки, ошибок в счислимом месте не было.

Удивительны, а порой даже необъяснимы зигзаги судьбы. И не зря, видимо, существует пословица "Не было бы счастья, да несчастье помогло". Позднее выяснилось, что впереди нас с интервалом десять часов шла подводная лодка "С-12". Ей тоже предстояло повернуть на курс 270 градусов. Она сделала это вовремя. И тотчас запуталась в противолодочной сети. В течение многих часов экипаж под ударами катеров выпутывался из ловушки. Командир корабля и его подчиненные, проявив большое мужество, с трудом вырвались из заграждения и вышли на чистую воду...

За Гогландом нам предстояло первое всплытие и зарядка аккумуляторов. Накануне командир, подойдя к прокладочному столу, спросил у меня:

- Как будем заряжаться - на стопе или на ходу?

- На ходу, - ответил я.

Ярошевич взглянул на меня вопросительно.

Я пояснил, что, заряжаясь на ходу, мы всегда довольно точно будем знать свое место. На стопе же место наверняка потеряем. А ветром и течением нас может снести на минное поле.

- Но и на ходу можно напороться на мины, - резонно заметил командир.

Я склонился к карте, отчеркнул на белом поле небольшой треугольник западнее Гогланда:

- Вот это пространство, товарищ командир, по данным разведки, свободно от мин. И если мы будем ходить по этому треугольнику, как по кругу, то, во-первых, в каждый конкретный момент будем знать свое место, а во-вторых, пройдясь по одному и тому же району несколько раз, обезопасим себя от встречи с минами.

Ярошевич одобрительно кивнул:

- Ну что ж, штурман, неплохо. Совсем неплохо...

Наш командир был сдержан на похвалу. И если он говорил "неплохо", то можно было гордиться...

Мы всплывали, когда ночь уже стояла над морем. Продули балластную цистерну. Лодка медленно поднялась на поверхность. Командир стал взбираться по трапу в боевую рубку. Помощник командира Краснопольский, держась за поручни, стоял под рубочным люком. Я находился у штурманского стола.

Сейчас нелегко вспомнить в деталях, как все произошло. Я вдруг почувствовал острую боль в ушах. В посту засвистел сильный поток воздуха, Краснопольский впоследствии говорил, что он успел только заметить, как командир корабля, показавшийся в горле люка, неожиданно исчез.

Наступила тишина, только шипел воздух, прорывавшийся через переборки из соседних отсеков. Мы понимали - произошло что-то непредвиденное. Вахтенный офицер и сигнальщик тоже бросились наверх. И вскоре с мостика поступило приказание:

- Старпому наверх!

А затем в пост спустился командир. Его лицо было залито кровью. Мы стояли потрясенные. Кто-то вызвал нашего медика - фельдшера И. Г. Котова, и тот, обработав рану, сказал с облегчением:

- Ничего страшного. Все будет хорошо...

Что же произошло? Позже механик разобрался в причине, которая чуть не стоила жизни командиру. На каждой подводной лодке имеются баллоны со сжатым воздухом. С его помощью продувают цистерны главного балласта при всплытии лодки, запускают дизеля, выстреливают торпеды. Используется он и как эффективное средство против поступления воды внутрь прочного корпуса.

Вероятно, после ремонта, который велся в сложнейших условиях блокады, были устранены не все протечки в магистралях высокого давления. Мы же находились под водой около 14 часов. Воздух, просачиваясь через уплотнения, создал излишнее давление внутри прочного корпуса. Поэтому, когда командир открыл рубочный люк, его, словно торпеду, выстрелило этим воздухом наружу. Он сильно ударился о кремальеру

рубочного люка - большой металлический диск, который своими выступами, как замком, закрывает вход в боевую рубку. И если бы не пушистая меховая шайка, могло случиться непоправимое.

Но все обошлось благополучно. Механики запустили дизеля, и мы стали ходить по точно вымеренному мною треугольнику: час по одной стороне, час по другой и час по третьей.

Кто бывал на подводных лодках, тот знает, что значит заряжать аккумуляторные батареи. Занятие это утомительное, а в военное время опасное. Подводные лодки создаются для того, чтобы находиться под водой. Это их стихия. А на дизельных лодках приходилось довольно часто всплывать на поверхность, чтобы зарядить аккумуляторы. Но именно в надводном положении лодку может легче всего обнаружить и атаковать противник.

Во время зарядки я обычно находился в центральном посту. Здесь за штурманским столом по показаниям репитеров гирокомпаса и лага измерял пройденное расстояние, вея прокладку пути корабля на карте.

Из-за сильного шума работающих дизелей в дизельном отсеке мотористы переговариваются только жестами. Примерно такой же шум стоит и в центральном посту. Ветер свистит, как в аэродинамической трубе, так как забор, наружного воздуха для дизелей идет через открытый рубочный люк.

На ходовом мостике тоже не тихо: сильный шум, палуба под ногами вибрирует. Вот почему я не перестаю удивляться, как старшему матросу Бунину удалось расслышать шум моторов вражеских катеров.

- Срочное погружение! -раздалась команда.

Темноту ночи прошили огненные трассы: катера противника открыли огонь. Но мы уже погружались. Лодка ушла на глубину. И тотчас поступил доклад акустика старшины 2-й статьи Ладягина:

- Правый борт 45. Шум винтов катера. Дал полный ход.

Через некоторое время новый доклад:

- Второй катер правее. Третий - еще правее. Пеленг не меняется.

Ярошевич приказывает дать самый полный ход и круто повернуть вправо. Мы двинулись навстречу катерам. Не опасный ли маневр?

Вскоре уже в лодке и без акустики послышался шум моторов. А затем страшный грохот сотряс корпус. Катера сбросили серию бомб, которые взорвались в непосредствен ной близости от кормы. В кормовых отсеках вдребезги разлетелось все стекло, сорвало с мест некоторые приборы.

А катера вновь и вновь проходили над нами. Корпус подводной лодки трещал от гидравлических ударов. В отсеках стояла гробовая тишина. Малейший шум в такой момент может выдать. Однако все краснофлотцы, старшины и командиры зорко следили за приборами и магистралями, готовые бороться за жизнь корабля.

Судя по тому, что взрывы глубинных бомб сдвинулись в сторону и стали глуше, катера потеряли нас. Ярошевич совершил дерзкий маневр, но именно благодаря ему глубинные бомбы рвались за кормой и существенного вреда ае причинили.

- Будем ложиться на грунт, - вполголоса говорит Ярошевич. - Надо экономить электроэнергию.

Принимаем дополнительный балласт, подводная лодка касается носом грунта и замирает. Теперь можно внимательно осмотреться в отсеках, устранить последствия бомбежки. Этим и занимались остаток ночи.

Отделались мы довольно благополучно. Серьезных повреждений корабль не получил - такое впечатление сложилось при осмотре внутри лодки.

Спустя несколько часов над морем разыгрался сильный шторм. Он был нам на руку. Катера в такую погоду обычно отстаиваются в базах. Мы всплыли и завершили зарядку аккумуляторных батарей.

Через два года, в 1944-м, когда Финляндия вышла из войны, подводная лодка "малютка", которой я в то время командовал, действовала в составе дивизиона, базировавшегося на финский порт Турку. Однажды после возвращения из боевого похода меня вызвал командир дивизиона капитан 1 ранга Орел.

- Возвращается подводная лодка "К-51" капитана 2 ранга Дроздова, - сказал он. - Пойдете на финском катере. На подходах к шхерному району у маяка Утэ встретьте лодку и обеспечьте охрану.

На катере меня приняли с прохладцей. Командир катера, демонстративно носивший финский орден, молча указал на ходовой мостик.

Используя все знания английского, которые получил в училище, я спросил, говорит ли он по-английски.

Офицер отрицательно покачал головой. Удалось установить, что английским владеет один из матросов. Он-то и сыграл роль переводчика.

На мой вопрос, за что офицер получил орден, командир катера (он все же знал английский язык), холодно взглянув на меня, ответил:

- За потопление вашей подводной лодки у острова Гогланд. -

И назвал дату.

Я выразительно взглянул на него:

- Награду вы получили зря. Я был штурманом на этой лодке. И вы не потопили ее.

Финский офицер помрачнел и больше не произнес ни слова. Видимо, был очень расстроен моим сообщением.

А задание командира дивизиона было выполнено успешно.

Атака в Померанской бухте

И снова под воду.

Погрузившись, приблизились к Гогланду. Мне надо было уточнить место лодки по береговым ориентирам. В перископ остров показался безлюдным и очень чужим. Пеленги я взял быстро, благо все приметные точки - мысы, здания, башни - были хорошо знакомы: перед войной довольно часто приходилось плавать в этом районе.

Здесь, у Гогланда, в ноябре 1941 года погибла подводная лодка "Л-2". Штурманом на ней служил Алексей Лебедев. На занятиях в классах подводного плавания я сидел с ним за одним столом. Это был обаятельный юноша с волевым лицом и неизменной трубкой во рту.

Алексей писал мужественные стихи, которые многие курсанты заучивали наизусть. Это были стихи о море, о Родине, о высоком патриотизме советских моряков. Каждая их строчка точно била в цель.

Стихи Лебедева были известны далеко за пределами училища. Прославленный советский поэт Николай Тихонов писал о нем, что Алексей Лебедев жил в страшное, сокрушительное время, когда счет, предъявлявшийся молодости, смутил бы своей суровостью и испытанного в житейских волнениях бывалого человека. И, конечно, Алексей Лебедев почувствовал в голосе времени родную его таланту ноту. Как сигналы боевой тревоги, рождались в нем стихи. И от стиха он переходил к тем действиям, которые раньше знал по книгам. Для его натуры это было естественно и закономерно...

Лебедев был и отличным штурманом, настоящим моряком-подводником. Именно поэтому подавляющее большинство его стихов посвящено флоту. Мне запомнились такие строки:

Превыше мелочных забот
Над горестями небольшими
Встает немеркнущее имя,
В котором жизнь и сердце - флот!

Но вернусь к прерванному рассказу. Нам предстояло преодолеть последний рубеж на пути в Балтику. Он проходил по линии Таллин, Хельсинки и назывался нарген-порккалауддским.

Практически он наглухо перекрывал выход из Финского залива. Но только не для советских подводников.

Чтобы уточнить место, мы всплыли еще раз под перископ у острова Нарген. Ярошевич, повращав перископ, сказал, как мне показалось, взволнованно:

- За Наргеном Таллин. К сожалению, далеко. В перископ не увидишь.

Я понял его состояние. Перед войной в Таллине жила семья командира - жена и две дочурки, а в то время они находились в эвакуации. Немногим более года назад и я бродил по улицам Таллина. И мне вновь представилась привычная панорама города с возвышающимися над ним кирхами и Вышгородом. Сердце учащенно забилось. Вспомнились слова балтийцев, которые, покидая столицу Советской Эстонии той первой военной осенью, говорили: "Мы еще вернемся к тебе, Таллин!.."

Определившись по приметным ориентирам на острове Нарген, мы продолжили путь. Вначале плавание проходило в общем благополучно. Но вскоре именно на рубеже Нарген, мыс Порккала-Удд корабль попал на минное поле.

Из первого отсека поступил доклад лейтенанта Ю. Шагиняна:

- Скрежет металла по левому борту!

Скрежет металла! Не надо было никому объяснять, что означал доклад. Мы коснулись левым бортом минрепа - троса, который держит мину на определенной глубине. Стоит ему зацепиться за какую-нибудь неровность на корпусе лодки мина подтянется к нам. И произойдет сильнейший взрыв.

- Скрежет металла по левому борту!

Это уже доклад из второго отсека. Значит, минреп ползет по корпусу. Скрежет приближается к центральному посту. Самое опасное место - корма. Там горизонтальные рули, винты. Смотрю на командира. Ярошевич внешне невозмутим. На лице его не дрогнул ни один мускул.

- Стоп левая, - командует он. - Лево на борт!

Выполнение экипажем этих команд отбрасывало корму от минрепа. Скрежет в районе кормовых отсеков прекратился. У всего экипажа вырвался вздох облегчения. Однако тут же новый доклад. Тоже из носовых отсеков. На этот раз о скрежете с правого борта. И все повторилось сызнова.

Впоследствии мне не раз приходилось слышать этот зловещий скрежет. Только в походе, о котором сейчас пишу, мы девять раз пересекали минные поля. Но, скажу честно, тот, первый, оставил в памяти самую глубокую зарубку.

Когда скрежет прекратился и минное поле осталось позади, наш комиссар Александр Иванович Баканов обратился к

командиру:

- Я, пожалуй, пройду по отсекам?

- Да, конечно, - поддержал его Ярошевич. - Потолкуй с людьми.

Командир и комиссар понимали друг друга с полуслова: надо было снять нервное напряжение, которое, несомненно, еще владело людьми.

А Баканов мог шуткой, метким словом, советом отвлечь человека от невеселых мыслей, поднять у него настроение. На мой взгляд, он в полной мере обладал качествами, присущими настоящему Комиссару, комиссару с большой буквы.

Быть первым, быть в гуще событий, среди людей - девиз политработника. Невозможно представить его затворником, оторванным от людей, от живого дела. Ведь суть и назначение политработы - воспитание у людей коммунистической убежденности, классового самосознания, коммунистической морали. Хочу подчеркнуть, что работа с людьми - самая сложная, пакую только можно себе представить. В разных жизненных ситуациях политработнику приходится быть и педагогом, и психологом, и политическим деятелем, и философом. И притом еще непременно отлично владеть словом.

Все эти прекрасные качества были присущи нашему комиссару. Я уже говорил, что он прошел большую жизненную школу. Начал службу рядовым матросом. Получил закалку еще в боях гражданской войны и авторитетом пользовался огромным. А главное - Александр Иванович обладал редкостным даром находить душевный контакт с людьми. И хотя лодка была разделена на отсеки и нас отгораживали друг от друга водонепроницаемые стальные переборки, наш экипаж благодаря Баканову был единым, сплоченным коллективом...

Записав в штурманском журнале время, отсчет лага, широту и долготу места, я сделал приписку: "Вошли в Балтийское море". Да, то, к чему мы так стремились, свершилось! Вдоль восточной части шведского острова Готланд курсом на юг наша лодка направилась в логово врага, в район Померанской бухты.

Плавать по Балтийскому морю было легче, нежели по Финскому заливу: и просторней, и глубины побольше, и минных полей поменьше. Кроме того, на берегу нейтральной Швеции вовсю светили маяки. А для штурмана это сущее благо: место по маякам можно определить с максимальной точностью.

Свет маяков навевал воспоминания о мирных днях, а разноцветные проблески огней как бы связывали моряков с берегом, со всем родным и близким, что находится там.

Когда же были они, эти мирные дни? Когда зубрили в -

аудиториях морские премудрости, пели песни на вечерних прогулках и отправлялись в желанные увольнения "на берег", хотя училище прочно стояло на самом что ни на есть берегу! Казалось, это было очень давно...

Как-то во время похода, перебирая старые записные книжки, я наткнулся на англо-русский словарик, который от руки заполнял еще в училище. Вспомнилась преподавательница Ольга Михайловна Жерве - жена капитана 1 ранга Жерве, который еще в первую мировую войну командовал соединением эскадренных миноносцев на Черном море. В годы революции, как и многие прогрессивно настроенные русские офицеры, Жерве перешел на сторону Советской власти. В тот период остро стоял вопрос о подготовке кадров для молодого советского флота. И Жерве был назначен первым начальником советской Военно-морской академии.

Участвовал он и в разработке планов строительства нового флота. Тогда еще не было четкой концепции, какой строить флот: надводный или подводный, на какие корабли делать ставку - на малые или большие, на торпедные катера или на линкоры. Именно в те годы родилось мнение, что строить надо сбалансированный флот. Этот принцип и нашел воплощение в современном отечественном флоте...

Ольгу Михайловну Жерве я встретил через 16 лет, когда поступал в Военно-морскую академию. Она тотчас узнала меня и даже вспомнила мою фамилию. Встреча эта была и радостной и горькой, ведь большинство моих сокурсников, о которых расспрашивала старая преподавательница, погибли в годы войны...

С каждым новым оборотом винтов мы приближались к Померанской бухте. Текли размеренные походные будни. Днем лодка - на глубине, ночью - на поверхности. Вражеских судов не было видно, но по всему чувствовалось, что встреча с ними близка. И Ярошевич практически не уходил из центрального поста.

- Дмитрий Климентьевич, пошел бы в каюту, соснул часок-другой. Ведь измотаешься, - сказал ему как-то комиссар.

- В каюте с подволока каплет, - отшутился Ярошевич. - Как капля в ухо попадет - тотчас просыпаюсь. Не сон, а одно мучение.

Мне показалось, что этот разговор остался никем не замеченным, но я ошибся. На следующий день я увидел боцмана Силакова, который что-то выкраивал из куска брезента. Григорий Никандрович Силаков - мой подчиненный, правая рука в штурманской боевой части. Он старше меня, имел боевой опыт, участвовал в войне с Финляндией в 1939/40 году. Поэтому

держались мы оба, как говорится, на равных.

- Что замыслил Григорий Никандрович? - поинтересовался я.

Силаков оглянулся и сказал вполголоса:

- Слыхали, командир в своей каюте спать не может. С подволока каплет. Вот я и того, защиту из брезента сооружаю. Ни одна капля через нее не просочится...

Трогательная забота о командире, близкая к обожанию, была присуща всему экипажу "Щ-310". Мы любили Дмитрия Климентьевича Ярошевича, верили в него. И надо сказать, наша вера имела под собой твердую основу...

Итак, мы ждали врага и готовились к встрече с ним. Но как нередко бывает в жизни, даже то, чего ждешь, приходит неожиданно.

- Транспорт справа тридцать, на горизонте,-прогремел в центральном посту доклад вахтенного командира -лейтенанта Шагиняна.

Ярошевича как пружиной подбросило с места:

- Боевая тревога! Торпедная атака...

Началось сложное маневрирование.

И вновь, в который раз за время войны, подумалось о том, чему нас учили в училище и с чем пришлось столкнуться. Да, в стенах училища каждый курсант не раз и не два выходил в атаку на транспорты условного противника. Однако, сколько ни рылся в памяти, не вспомнил ни одной учебной атаки, которая проводилась бы в темное время суток. Все - днем!

Но именно днем фашисты старались не появляться в открытом море, а если уж появлялись, то в очень сильном охранении...

Наша лодка, не погружаясь, сближалась с довольно крупным транспортом, силуэт которого едва просматривался во тьме.

Весь экипаж в эти минуты находился в большом напряжении.

- Аппараты - товсь! - прозвучала очередная команда.

- Аппараты - пли! - скомандовал командир.

Ждали результата атаки. Но безуспешно. Взрыва не последовало. В самый последний момент транспорт резко изменил курс.

Однако Ярошевич не из тех, кто не доводит дела до конца.

- Самый полный вперед! Право на борт, - доносится о ходового мостика. Кормовые аппараты приготовить к выстрелу. - И снова: - Аппараты - товсь! Пли!

Сильнейший удар раздался где-то в корме. Грохот прокатился по отсекам и погас в носу.

- Торпеды вышли. Торпедный аппарат номер шесть имеет повреждения, доложили торпедисты из седьмого отсека.

Вот когда выяснилось, что бомбежка глубинными бомбами кончилась для нас у Гогланда не безрезультатно. Они все же повредили торпедный аппарат. Хорошо, что хоть вышла торпеда.

Но оказалось, что радовались мы преждевременно. Поврежденный торпедный аппарат во время выхода торпеды, видимо, погнул ее рули, и создалась нелепая ситуация. Вместо того чтобы идти на транспорт противника, торпеда, развернувшись, устремилась на свою же лодку. Спасло нас хладнокровие и мастерство Ярошевича. Он умело уклонился от торпеды и продолжил преследование транспорта. Командир никак не хотел упускать крупную цель.

Мы сблизились с транспортом на 3 кабельтова. Это пятьсот с лишним метров. И вот новый залп из двух торпед.

Раздался сильнейший взрыв. Мощный толчок сбил с ног тех, кто не успел за что-нибудь ухватиться. Наша торпеда взорвалась в районе ходового мостика транспорта.

Испросив разрешения, я выскочил наверх и увидел картину, которая не могла не порадовать глаз: полыхая огромным факелом, судно погружалось в пучину. Так был потоплен немецкий сухогрузный транспорт "Франц-Рудольф"..

После атаки подводная лодка, отойдя мористее, легла на грунт для перезарядки торпедных аппаратов. В тот день произошло очень важное для меня событие. На партийном собрании обсуждались вопросы, связанные с выполнением боевого задания. А затем выступил наш комсомольский вожак старшина 2-й статьи Петр Петрович Шур. По его предложению, которое было подкреплено боевой характеристикой, меня приняли в члены ВКП(б).

У берегов противника

В боевом приказе на поход в Балтийское море нашему экипажу ставились три задачи. Во-первых, атаковать и топить все фашистские корабли, которые нам встретятся. Во-вторых, вести разведку. И в-третьих, попытаться обнаружить район, где фашисты проводили испытания новых подводных лодок.

В тот период разворачивалась так называемая битва за Атлантику. По существу же шла борьба на коммуникациях, связывавших США с Англией, а также с нашими северными портами - Мурманском и Архангельском.

У фашистов в центре внимания в то время уже был подводный флот. Из месяца в месяц нарастало количество лодок, входивших в строй. Ко времени, о котором идет речь, то есть к концу 1942 года, гитлеровцы ежемесячно строили до 20 лодок. В дальнейшем их количество возросло.

Новые корабли, прежде чем приступить к боевым действиям,

должны были непременно пройти заводские и ходовые испытания. Как правило, испытания производились в определенных районах. Такой район нам предстояло обнаружить.

Было уже начало октября. Наша лодка шла к северу от маяка Стило, что недалеко от Данцигской бухты (Гданьский залив). Море было пустынным. Который уже день не встречалось ни одного транспорта. Я нес ходовую вахту. В очередной раз осматривая горизонт, вдруг увидел силуэт боевого корабля. Конечно, тотчас объявил боевую тревогу. Прибывшему в центральный пост Ярошевичу доложил:

- Крейсер по пеленгу 280 градусов, на удалении 60- 70 кабельтовых.

Командир прильнул к перископу.

- Нет, это не крейсер,- произнес он через некоторое время. - Это эсминец серии "Зет".

Эскадренные миноносцы такого типа фашисты начали строить во время войны. Это были довольно крупные корабли (не случайно я принял один из них за крейсер).

Легли на курс сближения. Поднимая время от времени на поверхность перископ, Ярошевич короткими рублеными фразами сообщал о событиях, которые разворачивались там, наверху. По его сведениям я вел прокладку пути своего корабля и корабля противника.

События разворачивались следующим образом. Мы сблизились с эсминцем на 25 кабельтовых и уже приготовились к атаке, но он резко отвернул в сторону.

Легли на новый курс сближения. И снова отворот цели. Но в этот раз она шла прямым курсом на нас. Лучшего момента для атаки не придумаешь.

- Аппараты - товсь! - произнес командир лодки. И тут же воскликнул: - Ах, черт! Опять отвернул. Странное маневрирование.

Да, маневрирование немецкого эсминца было действительно странным. Во всяком случае, оно не походило на противолодочный зигзаг, которого можно было ожидать. Похоже, курсы эсминца ограничивали пределы определенного квадрата.

Обстановка прояснилась после доклада акустика:

- Эсминец работает звукоподводной связью. Четко различаю "добро" и "ха".

- Значит, в районе еще один корабль. Неужто подводная лодка?! встрепенулся Ярошевич.

Стали в третий раз сближаться с противником. И в третий раз перед самым залпом он резко отвернул в сторону. А между тем стало смеркаться. По сообщению Ярошевича, горизонт был

темным. Я подумал, что нам, наверное, так и не удастся атаковать эсминец, как вдруг командир произнес:

- Малая цель в 18 кабельтовых. Похоже, катер. - А потом взволнованно: Подводная лодка! Всплывает!

Торпедная атака на лодку стала развиваться стремительно по всем правилам искусства. С дистанции 10 кабельтовых мы выстрелили последней торпедой.

- Торпеда вышла, - комментировал командир. - Отлично идет!

И внезапно, в самый что ни на есть критический момент, боцман срывающимся голосом доложил:

- Заклинило горизонтальные рули.

Дальнейшие события замелькали, как в кинематографе. Рули заклинило в положении "На всплытие", и рубка тотчас показалась над водой. Вражеская подводная лодка немедленно нырнула на глубину. Наша торпеда прошла над ней.

На эсминце, видимо, заметили что-то неладное, и он пошел на нашу лодку полным ходом. Его острый форштевень навис над нами. Но уже заполнялась цистерна быстрого погружения, и мы стремглав понеслись на глубину, слыша над собой мощный гул винтов.

Кто-то в центральном посту сказал:

- Сейчас начнет бомбить.

Но проходила минута за минутой, а разрывов глубинных бомб так и не зафиксировали. Что же случилось? Сейчас можно предположить всякое. Но думается, что командир вражеского эсминца просто-напросто боялся спутать лодки, ведь он мог по ошибке отбомбиться по своей.

Примерно через три часа, маневрируя на самых малых ходах, одновременно расхаживая кормовые рули, мы отошли от района атаки и всплыли в надводное положение. Кораблей противника не наблюдалось. Донесли об обнаруженном районе испытания подводных лодок противника и об израсходовании последней торпеды. Получили приказание возвращаться в родную базу.

Обратный путь предстоял не легче, чем путь на балтийские просторы. А если быть точным - он обещал быть более тяжелым, фашисты не только наращивали усилия против наших подводных лодок, но и довольно точно засекли маршруты их движения. Впрочем, большого искусства в данном случав не требовалось: всего-то и было три маршрута, три узкие морские дороги между островами. Эти дороги гитлеровцы и перегородили минными заграждениями.

Командир принял решение возвращаться тем же путем, каким мы шли в Балтику. В таком решении был свой резон - путь уже был проверен нами. Правда, на этот раз взяли поправку "на рифы"

и сместили курс ближе к северной оконечности Гогланда.

Перед входом в район минных заграждений я в последний раз определился по приметным ориентирам острова Осмуссар. Затем ушли на глубину.

И снова зловещий скрежет минрепов то и дело доносился внутрь прочного корпуса. Однако на этот раз он не вызывал уже такого острого чувства тревоги, как в первый раз: к чему только не привыкает человек!

Зарядка аккумуляторных батарей на Западном Гогландском плесе прошла вполне благополучно - помогла штормовая погода. Катера противника при сильном волнении не рисковали выходить в море. Кроме того, нередко мины срывало с якорей волнами - и тогда они, свободно плавая на поверхности, представляли собой опасность для обеих сторон.

Корабль двинулся к северной оконечности Гогланда. Настрой у экипажа хороший - у нас прибавилось боевого опыта. Все, от краснофлотца до командира, осознали и глубоко прочувствовали, что такое подводная война...

9 октября 1942 года около полудня всплыли под перископ. Я определился по Гогландским мысам. Сомнений никаких: место точное. Находились мы в это время в 35-40 кабельтовых от берега (это свыше шести с половиной километров) . Я хотел разглядеть вражеский наблюдательный пост, который, по разведданным, находился где-то поблизости, но так и не увидел его.

В 12.00 сдал вахту помощнику командира Ф. Ф. Краснопольскому. Однако не успел уйти из центрального поста, как раздался звонкий голос акустика:

- Шум винтов малого корабля.

Боевая тревога! Все по местам. Определяем малый корабль - это тральщик. Слышен характерный ритм работы его дизеля. Атаковать противника так близко от берега нельзя, да и нечем: последняя торпеда была израсходована во время атаки подводной лодки.

И все же встреча с тральщиком полезна для нас. Внимательно прослеживаем его курс, который, несомненно, ведет из Котки на Гогланд. Наношу этот курс на карту. Стало быть, засечен еще один фарватер, которым ходят немецкие корабли.

Уходим на глубину 35 метров, через 10 минут - еще на пять.

Время обеденное. В третьем отсеке, где находится крохотный стол и узкий диванчик, наш вестовой краснофлотец Романов уже гремит посудой.

В центральный пост заглянул Баканов:

- Штурман, приглашаю к столу. Командир умывается. Сейчас подойдет.

За столом нас трое - я, механик и Александр Иванович, который рассказывает, как развеселил сегодня электриков какой-то флотской байкой. И в это время...

Нет, это не взрыв глубинной бомбы, в чем-то уже привычный для нас. Это страшной силы удар по корпусу лодки.

Последнее, что я увидел, - тарелки, летевшие к подволоку. Палуба выскользнула из-под ног. Погас свет.

Меня бросило на переборку командирской каюты, и тут же послышался свист воды, поступавшей внутрь лодки. Судя по всему мы стремительно погружались. Сильный толчок в носовой части корабля - подводная лодка легла на грунт.

Зажглось аварийное освещение - две крохотные, тускло мерцающие лампочки у люков переборок. Трудно было что-либо разглядеть при таком свете, но все же исчезла кромешная темнота. Раздались частые звонки "Аварийная тревога!".

Мое место по тревоге в центральном посту. Бегу туда. Главная забота гирокомпас. В полутьме отыскиваю его. Он не журчит, как обычно, а ревет, как сирена. От взрыва отключилась следящая система, и гироскоп под влиянием прецессионных сил все набирал и набирал скорость. Ротор вот-вот сорвется с цапф: скорость, которую он набрал, уже превышала шесть тысяч оборотов в минуту! Безобидный в нормальном состоянии, прибор как бы превратился в снаряд. Стоило гироскопу потерять опору, и он стал бы носиться по центральному посту, сокрушая все вокруг.

Только мгновение думал я, как поступить. Спасибо старшему лейтенанту Георгию Попеке, преподавателю электронавигационных приборов нашего училища. Он практически обучил нас нивелировать гирокомпас. Операция простая, но ее надо знать. В зависимости от наклона гироскопа достаточно приложить влево или вправо пару сил, что я и сделал. Постепенно ротор гирокомпаса из наклонного положения пришел в нормальное. Рев прекратился.

Прибежал Буров.

- Включайте быстро следящую систему, - приказал я ему и, бросившись к карте, постарался точно нанести свое место: отсюда должен был пойти отсчет нашего дальнейшего пути. Но сможем ли мы двигаться вообще? Корабль не имел хода, лежал на грунте, глубина около 60 метров.

Борьба за живучесть корабля велась во всех отсеках. В центральный пост поступали донесения о повреждениях. Они были весьма неприятными.

Первый отсек интенсивно заполнялся водой через трещины в прочном корпусе. Хорошо, что аварийная команда во главе с помощником командира успела по тревоге проскочить туда: сразу

после взрыва во всех отсеках были наглухо задраены переборочные люки. Таков порядок. Борьба за жизнь корабля ведется поотсечно до последней возможности. И никто без приказа командира корабля, даже при угрозе гибели, не имеет права покинуть отсек.

Второй отсек, где находились стеллажи торпед и яма с аккумуляторными батареями, тоже был основательно поврежден. Центр взрыва мины, видимо, находился где-то в носовой части лодки. Здесь забортная вода проникала через заклепки, и отсек заполнялся не так быстро. Но вода в этом отсеке представляла сама по себе страшную опасность. Стоило соленой морской воде соединиться с электролитом, который вытекал из потрескавшихся аккумуляторных баков, стал бы выделяться хлор. А короткое замыкание между элементами могло вызвать взрыв и пожар. Вот почему команда электриков во главе со старшиной 1-й статьи Лаврешниковым быстро рассоединяла межэлементные соединения и самоотверженно боролась с поступлением воды.

В районе центрального поста прочный корпус выдержал удар взрыва, но была повреждена главная балластная магистраль, соединяющая все отсеки с главным осушительным насосом, который в обиходе называли помпой "Рото". Эта помпа основное средство борьбы с поступлением воды внутрь прочного корпуса. Производительность ее около 250 тонн в час. Но поскольку магистраль в районе центрального поста дала трещину, главный осушительный насос бездействовал.

Кроме того, именно через этот разрыв в трюм центрального поста стремительно поступала вода, так как забортное давление достигало почти шести атмосфер. Были уже залиты помещения агрегатов, радиорубки, и мы лишились радиосвязи. Вода подбиралась к палубному настилу, полностью затопив трюм центрального поста. Команда трюмных во главе с главным старшиной Говоровым, надев маски изолирующих приборов, опустилась под воду и старалась наложить бугели на трещину магистрали.

Тем временем в первом отсеке аварийная команда работала уже по грудь в воде. Моряки накладывали пластыри, подкрепляли их распорками. Так как разошедшийся шов прочного корпуса был большим, то все, чем можно было .его законопатить, пошло в ход. Впоследствии я обнаружил, что и мой китель был использован вместе с матами, специально изготовленными для заделки пробоин.

В пятом отсеке, где находились мотористы, вода тоже сочилась через заклепки. Но эта течь была незначительной. В сравнительно благополучном положении оказались шестой

электромоторный и седьмой концевой отсеки.

Обнадеживало и то, что дизеля, электромоторы, горизонтальные и вертикальный рули (после ручного проворачивания) находились в строю.

Но главное неудобство заключалось в том, что невозможно было узнать в подробностях, что происходило во всех отсеках. Сейчас на подводных лодках установлены даже телевизоры. Стоит нажать соответствующую кнопку, и на экране сразу появится изображение отсека. А тогда информация давалась с помощью примитивного перестукивания по специальным таблицам. Определенное количество ударов обозначало ту или иную ситуацию.

И все же какое-то представление о положении дел командир имел. Оценив обстановку в первом отсеке, он приказал дать туда подпор воздуха. Течь из трещины ощутимо сократилась. Вскоре пробоина была заделана.

К этому времени трюмные исправили осушительную магистраль. Заработал главный осушительный насос. Уровень воды в аварийных отсеках стал понижаться.

Внутри лодки обстановка более или менее начала приходить в норму. Ну а наверху? Взрыв мины, по расчетам, произошел в пределах видимости наблюдательного поста на Гогланде. Следовательно, чтобы добить нас, противник мог послать .катера. Вот почему крайне необходимо было как можно скорее отойти от этого места.

Как выяснилось впоследствии (о чем мы узнали уже после прихода в базу), фашисты с сигнального поста на острове Гогланд наблюдали взрыв на минном поле и оповестили по радио, что потоплена еще одна советская подводная лодка.

Этого, к счастью, не случилось. Экипаж выдержал испытание. Но, как оказалось, многое еще было впереди.

Часам к шестнадцати удалось окончательно справиться с водой и ввести в строй часть освещения. Откачали воду из уравнительной цистерны и дали малый ход. И вот тут началось! Лодка, будучи раздифферентованной, не слушалась рулей. Она то валилась на нос, то задирала кверху корму.

Мы были как на качелях. Хватаясь за что попало, едва удерживались на ногах. По палубе с грохотом и звоном катилось все, что не было закреплено, и все, что сорвало взрывом со своих мест или разбило. Наш корабль, такой чистый и опрятный до взрыва, имел жалкий вид.

И все же примерно к 18 часам обстановка вроде бы стабилизировалась. Дифферент установился около 8 градусов на корму. На глубине 40 метров мы отошли, по моим расчетам, на

три - пять миль от места подрыва.

Но не зря говорят, что беда не приходит одна. Оглядывая ноет, я заметил по лицу рулевого старшины 2-й статьи Василия Бабича, что происходит что-то неладное.

- В чем дело? - спросил у него вполголоса.

- Товарищ старший лейтенант, лодка не слушается вертикального руля.

- Переложите руль вправо на 25 градусов, - посоветовал я и стал наблюдать за репитером гирокомпаса.

Картушка даже не дрогнула. Я посмотрел на тахометры. Все в порядке. Моторы работали на "Малый вперед".

- Лево на борт, - приказал Бабичу.

Картина не изменилась.

Сомнений быть не могло - мы уперлись в какое-то препятствие. Это могла быть скала, а могло быть затонувшее судно, их тогда немало находилось на дне Финского залива. Момента, когда мы уперлись в препятствие, никто не заметил.

Доложил свои соображения командиру. Он приказал застопорить ход. И мы снова оказались намертво связанными с грунтом. Обстановка опять сложилась не из легких.

Ощутимо чувствовалось кислородное голодание. Говорить стало тяжело. Чтобы что-нибудь сказать, надо было полной грудью вобрать в себя воздух, а потом на выдохе произнести нужную команду.

В период борьбы за живучесть резко повысилось давление внутри лодки, поэтому в висках чувствовалась острая боль, голову сдавило, будто стальным обручем.

В горячке мы сначала не заметили, что во время взрыва почти все получили ранения. Но главное было не это. Каждый понимал, что мы застряли где-то на сорокаметровой глубине. И это в то время, когда до такого желанного Лавенсари, где находилась наша база, оставалось всего четыре-пять часов хода в надводном положении!

Командир собрал в боевую рубку командный состав.

- Надо посоветоваться, - коротко пояснил он. - Обстановка такова. Думаю, оторваться от грунта сможем только путем быстрого всплытия. Но впереди минные поля, известные и неизвестные нам. У кого какие предложения? - Ярошевич взглянул на меня: - Вы самый молодой. Вам и первое слово.

- С наступлением темноты всплыть, - сказал я, - и идти в надводном положении до Лавенсари.

- А как же минные поля? - спросил комиссар. - У нас инструкция прижиматься к грунту.

- Если идти под водой, - ответил я, - то путь займет не менее

десяти часов. Конечно, в надводном положении встреча с минами более вероятна. Но именно в этом районе, когда шли в море, мы не задели ни одного минрепа.

- Что верно, то верно, - поддержал меня Ярошевич. - А в месте своем вы уверены?

Что мог я ответить? Из всех навигационных приборов более надежно действовал гирокомпас. Скорость корабля я определял исключительно по оборотам машин. Время - только по своим штурманским карманным часам "Лимания". Все остальные приборы вышли из строя. И все же я был уверен, что идти надо только в надводном положении.

- Штурман, пожалуй, прав, - поддержал меня командир БЧ-5 Кувшинов. - Под водой не дойдем. Плотность аккумуляторных батарей мала. Изоляция электрооборудования ненадежная, возможны замыкания.

Кое-кто пытался возражать, но командир принял решение всплывать в 22 часа и следовать к Лавенсари в надводном положении. Потом отозвал меня в сторону и тихо сказал:

- Помощник наш совсем плох... Здорово измотался там, в первом отсеке. Побудьте за него. Пройдите по отсекам: проверьте надежность заделки пробоин, расставьте людей, выдайте личному составу все лучшее, что осталось из продуктов - шоколад, сгущенное молоко...

Я пошел выполнять приказание командира. В отсеках большие разрушения. Но ни один краснофлотец, ни один старшина не пал духом. Отрадно было видеть, что тяжкие испытания не сломили волю экипажа.

Вернувшись на свое место в центральном посту, принялся за расчеты. Сегодня на мне лежала огромная ответственность. По сути дела, от правильности выбора курса, от точности его прокладки во многом зависела судьба всего экипажа. Но для этого я должен был определить скорость лодки. Ведь она могла иметь большую осадку и дифферент на нос из-за трещин в носовой оконечности.

Постарался учесть все нюансы сложившейся обстановки, предусмотреть все возможные варианты. А голова гудела. Дышать становилось все труднее. Как в мареве, увидел в стороне Кувшинова и Говорова. У них свои проблемы. И главная из них - как осуществить всплытие, ведь воздуха высокого давления совсем мало. Не хватит его - останемся на грунте, а это верная смерть.

В 22 часа экипаж был расставлен по местам всплытия на поверхность. Начали продувать среднюю цистерну главного балласта. С замиранием сердца наблюдал я за стрелкой

глубиномера. Никакого эффекта. Лодку будто вкопали в грунт.

- Осушить уравнительную, - приказал Ярошевич.

Все, кто находился в центральном посту, не спускали глаз с глубиномера. Лодка оставалась неподвижной.

Что же держит нас на грунте? Что?

Ярошевич приказал Кувшинову дать пузырь в кормовую. Это последнее, что можно предпринять в нашем положении.

Раздался свист воздуха, устремившегося в цистерну. Корма задралась вверх. А тем временем из первого отсека поступил доклад: "За бортом скрежет!"

Дифферент нарастал. Стоять невозможно. Опять все с грохотом посыпалось из кормы в нос. Я ухватился за клапаны на подволоке и, как маятник, раскачивался на руках.

Долго ли еще продлится такое положение? И вдруг корпус содрогнулся. Стрелка глубиномера вздрогнула. Кормой вверх лодка поплавком устремилась к поверхности.

- Глубина 35 метров... 20... 10... - послышался звонкий голос трюмного машиниста.

К нашей огромной радости, лодка не только всплывала, но и выравнивался дифферент.

Наконец самый долгожданный доклад трюмного:

- Глубина ноль!

Мы на поверхности. Командир не спеша надел куртку, нахлобучил свою знаменитую меховую шапку и сказал мне:

- Приготовьтесь к выходу наверх.

Вскоре внутрь лодки хлынула свежая струя воздуха. Голова кружилась. То ли оттого, что наконец всплыли, то ли от счастья, что можно вдосталь дышать свежим воздухом.

В войну, да и после войны, мне не одну сотню раз приходилось погружаться под воду, а затем подниматься на поверхность. Казалось бы, ко всему можно было привыкнуть. Но никогда, ни единого раза, не тускнело ощущение радости и счастья от первого глотка свежего, ядреного морского воздуха.

Там, наверху, стояла тихая осенняя ночь. Бесшумно сеяла типичная балтийская морось. Был штиль. У лодки оказался небольшой крен на правый борт и незначительный дифферент на нос.

Загрохотали дизеля.

- Давайте курс, штурман, - сказал Ярошевич.

- Курс 95, - ответил я без промедления.

Сегодня я думаю о том, что только молодость толкала меня на подобную решительность. Но ведь на войне нельзя без риска! К тому же всю ночь просидел над расчетами. Вымерил каждый кабельтов пути.

Шли в кромешной темноте: ни звезд, ни слабого отблеска хотя бы какого-нибудь огонька.

Через полтора часа, уже на курсе 160 градусов, доложил командиру:

- Время поворота на курс 90, - и добавил: - Этот курс, товарищ командир, должен привести нас в точку, из которой мы начали поход в Балтику.

Наступили самые томительные для меня минуты. В голове лихорадочно боролись сомнения: "А что, если не туда привел? Что, если вместо Лавенсари подошли к Финскому берегу? Там придется туго".

- Сколько до точки? - запросил командир.

- Двадцать минут.

Наверху, на мостике, да и в лодке - мертвое молчание. Все с волнением ждут завершения похода. А более всех жду его я.

В три часа пять минут поднимаюсь наверх, докладываю командиру:

- Корабль в точке.

- Стоп оба, - распоряжается Ярошевич и тут же спрашивает: - Какие сегодня опознавательные?

- Бело-зеленая ракета.

Ракета в воздухе. Стали видны пустые балтийские дали. Лодку осветило бледным светом.

Ждем ответа. Здесь, в этой точке, нас должен встречать катер. А в той ли мы точке?

Проходит минута, вторая, третья. Для меня они - как вечность. Но ответа нет. Минут через пятнадцать командир приказывает:

- Артиллерийскому расчету наверх.

Я знаю, что означает этот приказ. Ярошевич принимает необходимые меры на тот случай, если мы оказались не у своего берега. Коли на наш опознавательный придет противник, то встретим его артиллерийским огнем.

- Орудие заряжено, - доносится из тьмы доклад.

- Повторите опознавательный, - требует Ярошевич. Снова бело-зеленые ракеты рвут ночную тьму. И тотчас с левого борта слышится рев моторов.

- Орудия на левый борт!

Еще секунда - и откроем огонь. Но тут ответный опознавательный и до боли, до слез долгожданный голос, усиленный мегафоном:

- На подводной лодке, следуйте за мной. Указываю фарватер...

Стоит ли говорить, каким радостным было возвращение в

родную базу! Ведь мы, пробалансировав какое-то время на грани жизни и смерти, все-таки вернулись к жизни.

В Кронштадте для нашей встречи были построены экипажи кораблей и личный состав береговой базы. Вид у нас был, конечно, неважный, но все искупалось радостью встречи. По традиции играл оркестр и нам вручили поросенка.

Почти весь личный состав за этот поход был удостоен государственных наград. Меня, как и других командиров из экипажа "Щ-310", наградили орденом боевого Красного Знамени.

Ордена нам вручили в конце ноября. Происходило это торжественное событие в зале Революции родного мне училища имени М. В. Фрунзе.

Не помню точно, сколько там одновременно находилось экипажей. Кажется, три. Но никогда не забуду торжественной церемонии вручения бесценных для нас наград.

Ордена и медали вручал Народный комиссар Военно-Морского Флота Н. Г. Кузнецов. Сопровождал его командующий Балтийским флотом адмирал В. Ф. Трибуц. На вручении присутствовал командующий Ленинградским фронтом генерал-лейтенант Л. А. Говоров.

Николай Герасимович обошел всех моряков - старшин и офицеров и каждому пожал руку, каждому сказал доброе слово. А всем вместе он пожелал бить фашистов так, как били их балтийцы-подводники в кампанию 1942 года.

Повреждения, которые получила наша "Щ-310" вследствие подрыва на мине, оказались весьма значительными. Со стороны на лодку страшно было смотреть. В носовой надстройке нашли куски корпуса немецкой мины и часть антенны, которой коснулась лодка. Спаслись мы чудом. Прежде всего благодаря точному выполнению инструкции по форсированию минных полей, разработанной штабами совместно с научными учреждениями. Выручила нас и исключительно высокая прочность корпуса лодки, а также других корабельных конструкций. После прибытия в базу, осмотрев повреждения, полученные в результате взрыва, моряки не раз вспоминали добрым словом сталеваров, кораблестроителей, конструкторов. Разрушения были действительно большими. От носовой оконечности до центрального поста прочный корпус буквально провалился между шпангоутами, которые торчали наружу, как ребра у худой лошади.

Создали комиссию по оценке технического состояния корабля. Она определила, что наибольшие повреждения получил прочный корпус в районе от носовой дифферентной цистерны до второго отсека. Явных пробоин не было, но зато взрывом

вывернуло шпангоуты, вследствие чего образовались значительные щели по заклепочным швам, через которые поступала забортная вода. Комиссия установила, что повреждения причинены антенной миной, которая взорвалась над лодкой на расстоянии 12-14 метров от корпуса.

Флагманский инженер-механик бригады подводных лодок Иван Петрович Шеленин прямо сказал:

- Как вам удалось справиться с повреждением и добраться до базы - ума не приложу!..

В общем - необходим был ремонт, и довольно серьезный. Лодку отправили на завод, который находился на Канонерском острове, где имелся плавдок, необходимый для работы с корпусом.

К тому времени меня назначили помощником командира корабля. Штатным расписанием на средних подводных лодках должность старшего помощника не предусматривалась, поэтому все его функции возлагались на помощника, которого в обиходе и называли старпомом. А у старпома известно какие обязанности - он за все в ответе. Он - главный исполнитель указаний командира и главный проводник его идей. На старшего помощника непосредственно замыкаются командиры боевых частей и начальники служб. Поэтому все их заботы и дела - это заботы и дела старпома. Естественно, что во время ремонта именно старший помощник был в первую голову ответствен за его качественное проведение.

Канонерский остров находился в ту пору на второй линии обороны Ленинграда. Все цехи завода были под артиллерийским обстрелом противника из районов Петергофа, Лигово, Красного Села. Поэтому частенько из цеха на корабль мы не ходили, а переползали по-пластунски.

Помнится, прибыл на завод для проверки хода ремонта командир бригады подводных лодок капитан 1 ранга С. Б. Верховский, только что назначенный на эту должность. До того он воевал на сухопутном фронте: командовал бригадой морской пехоты на Карельском перешейке.

Так вот. Только он и сопровождавшие его флагманские специалисты пришли на завод, как начался интенсивный артиллерийский обстрел. Снаряды рвались на территории предприятия, грохот разрывов сотрясал все вокруг. Когда обстрел прекратился, Верховский заметил:

- У вас тут как в окопах, на самой что ни на есть передовой...

А мы приспособились к обстановке. Потерь, к счастью, не было. Зато помещения для личного состава, расположенные в конструкторском бюро завода, пристроенном к цеху, были

разрушены снарядами, и их пришлось восстанавливать.

К концу июня 1943 года мы успешно завершили ремонт. Прочный корпус частично заменили, частично подкрепила ребрами жесткости. Восстановили и заменили кабельные трассы, а также часть аппаратуры. Из завода лодка перешла на Неву в район Литейного моста и ошвартовалась неподалеку от Финляндского вокзала, где наш дивизион базировался на плавбазу лодок "Полярная звезда".

К этому времени возобновились боевые походы подводных лодок. Но прорваться в Балтику летом 1943 года оказалось невозможно. Противник сосредоточил на различных рубежах, и особенно в районе нарген-порккалауддского, до 300 противолодочных кораблей и катеров. С аэродромов Эстонии и Финляндии действовала авиация. Были поставлены две линии сетевых заграждений. Как показала разведка, противник выставил дополнительные противолодочные минные заграждения, состоявшие из антенных, а на малых глубинах - донных мин. Из лодок, пытавшихся прорваться в Балтику, возвратилась только одна "Щ-303" под командованием капитана 3 ранга Ивана Васильевича Травкина. Ей, как и другим лодкам, была поставлена задача найти- проход в сетевых заграждениях.

Травкин проявил большую настойчивость, но был обнаружен кораблями ПЛО. Длительное время лодку преследовали самолеты и катера. С большими трудностями, под многочисленными минными полями, "Щ-303" возвратилась на остров Лавенсари. У нас тогда говорили: "Травкин в сорочке родился..." Лодка избежала гибели благодаря высокому искусству командира и мужеству экипажа. Но проход в сетевых заграждениях так и не удалось обнаружить.

Экипаж нашей "Щ-310" был хорошо подготовлен к очередной летней кампании 1943 года. Мы с командиром определили и тщательно промерили маршруты прорыва. На этот раз, проанализировав все "за" и "против", решили идти южным маршрутом. Но нашим желаниям не суждено было исполниться: Народный комиссар Военно-Морского флота запретил дальнейшие попытки прорыва в Балтику. И поступил мудро, что понятно особенно теперь, спустя много лет. Лодки удалось сохранить для следующих кампаний, в ходе которых они внесли ощутимый вклад в окончательный разгром врага.

Важные перемены

У меня в жизни произошло событие, определившее всю дальнейшую судьбу. Однажды, когда после утомительного ночного дежурства по дивизиону подводных лодок я прибыл на плавбазу, меня пригласил к себе Ярошевич. Начал он издалека.

"Как настроение, как самочувствие?" Я хорошо изучил своего командира и понял, что все эти вопросы лишь прелюдия к важному разговору.

Так оно и получилось. Вздохнув, Ярошевич сказал:

- Поступил приказ командующего флотом. Вам надлежит сдать дела и отправиться в тыл - на учебу в классы командиров подводных лодок.

Не скажу, что это сообщение явилось для меня неожиданностью. Ранее Ярошевич заговаривал со мной об этой перспективе, но я, поблагодарив, отказался от предложения, сославшись на то, что учиться буду после войны. Тогда командир согласился со мной. И вот приказ. Мое желание остаться на действующем флоте не совпало с мнением командования. Пришлось собираться в дорогу. А как тяжело было расставаться с боевыми друзьями!

На Финляндский вокзал, откуда уходил поезд в Новую Ладогу, меня пришли провожать почти половина членов экипажа нашей "Щ-310", а также друзья-офицеры с других подводных лодок дивизиона. Матросы и старшины не скрывали своего огорчения нашим неожиданным расставанием. На войне у людей, прошедших тяжелые испытания, появлялась большая привязанность друг к другу и, я бы сказал, вера в командиров. Чего греха таить, среди моряков бытовало понятие о везучих и невезучих командирах. В то время, конечно, об этом не говорили вслух. Но эта мысль была высказана много лет спустя, при встрече после войны. А тогда, расставаясь, я успокаивал своих краснофлотцев, обещал им, что скоро вернусь, что к началу кампании 1944 года закончу курсы и снова буду на корабле. Но в горле будто застрял тяжелый ком, и на душе было сумрачно. А когда тронулся поезд, я долго стоял на вагонной ступеньке, не в силах оторвать взгляда от тесной группы товарищей, с которыми был намертво связан морем, боевыми походами, тяжкими испытаниями...

Через Ладожское озеро переправлялся на буксире глубокой ночью. На палубе было тесно и тихо. Пассажиры молча прислушивались, не раздастся ли надсадный гул авиационных моторов. А буксир, бодро стуча двигателем, с потушенными огнями двигался по озеру в абсолютной темноте. Невольно подумалось, как капитан находит верную дорогу? А потом вспомнил, как сам буквально ощупью добирался до Лавенсари. Видно, война выработала у моряков не только необходимые навыки, но и интуицию, те особые качества, которые позволяли успешно водить корабли в самых неподходящих условиях.

От Тихвина кружным путем, в составе группы таких же, как я

подводников, направленных на учебу, ехал в Москву. В Главном морском штабе узнали, что далее следует направляться в Махачкалу, где в то время находился Учебный отряд подводного плавания имени С. М. Кирова, эвакуированный из Ленинграда. При нем-то и находились офицерские классы по подготовке командиров подводных лодок и противолодочных кораблей.

В Махачкалу ехали в компании подводников из других соединений подводных лодок флота, многие - были знакомы мне: с капитан-лейтенантом Валентином Петровичем Александровым, старшим лейтенантом Геннадием Трофимовичем Кудряшовым, старшим лейтенантом Львом Петровичем Ефременковым, который после окончания классов участвовал в качестве помощника командира в походах подводной лодки "С-13" под командованием капитана 3 ранга Александра Ивановича Маринеско и с другими товарищами.

Добирались через Курск и Ростов. Только недавно здесь отгремели жестокие бои. Война оставила после себя разруху и пепелища. На всем пути нам не встретилась ни одна целая железнодорожная станция. Вместо них стояли палатки или наспех сколоченные будки. Вдоль дороги - масса разбитых, покореженных танков, автомашин, орудий.

Особо тягостное впечатление на меня произвел Ростов. Этот город дважды переходил из рук в руки и, как показалось, был почти полностью разрушен.

Но железная дорога работала четко, поддерживался образцовый порядок. Сплошным потоком в направлении фронта двигались эшелоны с войсками, военной техникой, танками, артиллерией.

Где-то в районе Невинномысской мы пересекли рубеж, где недавно проходила линия фронта. И сразу все вокруг изменилось. Замелькали неповрежденные станционные постройки и здания, необгоревшие деревья. И что удивительно работал даже рынок, где продавалась различная снедь. Такое могло привидеться тогда только во сне. Правда, из-за отсутствия средств мы ничего не могли купить: на фронте деньги не требовались, а денежные аттестаты мы отсылали семьям...

И вот Махачкала. Учебный отряд размещался за городом, в здании сельхозинститута. Командовал им контр-адмирал Максим Петрович Скриганов - один из старейших подводников. До войны он возглавлял бригаду подводных лодок на Тихоокеанском флоте. А нашим непосредственным начальником, командиром офицерских классов по подготовке командиров подводных лодок и противолодочных кораблей был капитан 1 ранга Александр Вацлавович Витковский.

Без раскачки принялись за учебу. В состав учебных групп входили подводники и противолодочники - офицеры с трех действующих флотов: Северного, Балтийского и Черноморского. Совместная учеба и в процессе ее обмен боевым опытом принесли всем большую пользу. Время летело незаметно. Науку боевого применения подводных лодок мы постигали уже с учетом опыта Великой Отечественной войны. С .этой целью большинство преподавателей классов побывали на действующих флотах, где собрали и обобщили боевой опыт. Так, капитан 1 ранга А. А. Ждан-Пушкин творчески использовал в своих лекциях практику боевых действий балтийских подводников, капитан 3 ранга К. Д. Доронин не раз к тому времени побывал на Северном флоте, а капитан 3 ранга П. Е. Савицкий - на Черноморском. Некоторые преподаватели сами участвовали в боевых действиях, были награждены орденами и обогатили свои недюжинные знания бесценным практическим опытом.

Особое внимание обращалось на практику выхода в торпедные атаки с применением новых приемов по уклонению от противолодочных сил противника. В самых различных ситуациях мы выполняли сотни атак с использованием приборов торпедной стрельбы.

Большую помощь оказали нам новые учебники, написанные нашими преподавателями: начальником цикла капитаном 3 ранга Константином Дмитриевичем Дорониным, капитаном 3 ранга Леонардом Яковлевичем Лонцихом, капитаном 3 ранга Петром Егоровичем Савицким.

С Константином Дмитриевичем Дорониным я переписываюсь по сей день. Знаю, что он работает над книгой воспоминаний, в которой, насколько мне известно, подробно рассказывает о малоизвестных эпизодах военных будней, а конкретно - о подготовке командиров подводных кораблей, многие из которых после выпуска прославили наш флот на всех театрах боевых действий.

Говоря о Константине Дмитриевиче, не могу не упомянуть его брата, известного киноактера Виталия Доронина, чей талант особенно ярко проявился в замечательном фильме "Свадьба с приданым".

Теорию подводных лодок вел инженер-капитан 2 ранга Константин Флегонтович Игнатьев. Наука эта сложная. Теория определяет физические процессы, проходящие при погружении, всплытии, изменении глубины плавания корабля, а также в период борьбы за его живучесть. Несмотря на сложность этой науки, Игнатьев преподносил ее нам в доступной, хорошо усвояемой форме.

Тактику боевого использования подводных лодок читал А. А. Ждан-Пушкин. О нем я уже рассказывал. Запомнились и другие преподаватели: инженер-капитан 2 ранга Владимир Ильич Ильичев, читавший устройство подводных лодок, и капитан 1 ранга Михаил Михайлович Семенов, который вел материальную часть торпедного оружия.

Учебный процесс был очень насыщенным, а требования - жесткими. Ничего не поделаешь - война. Хотя сам факт организации таких классов, бесперебойно функционировавших в суровые военные годы, являлся наглядным свидетельством мощи нашего государства, непоколебимой уверенности народа в своем будущем, в победе над врагом.

В августе 1944 года состоялись выпускные экзамены. Пришла пора разъезжаться по своим флотам. Я отправился на родную Балтику. Снова Ладожское озеро. Буксир. Ночь. Ровный стук дизелей. После швартовки пассажиры впотьмах выходили на небольшой причальчик, заваленный различными грузами. Спотыкаясь о бочки и ящики, они обсуждали, как лучше найти дорогу среди штабелей. Я громко крикнул:

- Держитесь правее!

И вдруг услышал:

- Товарищ старший лейтенант... Егоров!

Не успел решить, кто бы это мог быть, как попал в чьи-то могучие объятия. Рядом послышались другие голоса. И я оказался в тесном кругу рослых моряков.

Ба! Да это же свои! Товарищи со "Щ-310". Вот радость!

Встреча была волнующей. Оказалось, что наша "Белуха" вместе с другими лодками проходила на Ладожском озере ходовые испытания после ремонта и одновременно отрабатывала задачи боевой подготовки, в том числе и торпедные атаки по кораблям "противника". Целью служил старый миноносец "Сибирский стрелок", ставший к тому времени вспомогательным кораблем Ладожской военной флотилии и получивший новое название - "Конструктор". Боевые товарищи, прослышав, что я должен прийти на буксире, вышли меня встретить.

Командиром нашей "Щ-310" стал капитан 3 ранга С. Н. Богорад: Ярошевича назначили командиром на крейсерскую лодку "К-53".

Всю ночь до самого утра я просидел с товарищами во втором отсеке лодки, где не было запасных торпед и потому все могли разместиться. Вспоминали былые походы, удачи и неудачи, особенно дни блокады и кампанию сорок второго года.

Там же, на Ладожском озере, я был назначен стажером командира своей же подводной лодки "Щ-310". Но пробыл в этом

качестве недолго. Вскоре, преодолев сложные Ивановские пороги на Неве, лодка перебазировалась в Кронштадт. Здесь я прибыл к начальнику отдела кадров. Им оказался мой бывший комдив капитан 2 ранга М. В. Федотов.

Встретил он меня почему-то не очень радостно. Долго вертел в руках предписание. Потом, ни о чем не спросив, буркнул: "Ждите приказ". Этот приказ явился для меня полной неожиданностью. Я получил назначение помощником командира на недостроенную подводную лодку "Щ-414". Когда она будет достроена - никто не знал. А ведь шел 1944 год! Наши войска победоносно громили фашистов на всех фронтах. Балтийский флот активно участвовал в наступательных операциях Ленинградского фронта. Но враг занимал еще Прибалтику, предстояли тяжелые бои не только на суше, но и на море. Я не представлял своей жизни вне этих событий.

После долгих раздумий написал рапорт на имя комбрига и отправился к нему на прием в Кронштадт. Капитан 1 ранга С. Б. Верховский несколько раз перечитал рапорт, затем оторвал взгляд от бумаги, внимательно посмотрел на меня:

- Это вы были на "Щ-310" старпомом в сорок третьем?

- Так точно, - подтвердил я.

- Стало быть, на любую лодку, но только плавающую?

- Очень прошу, - не колеблясь ответил я.

- А если командиром на "малютку"? Справитесь?

- Приложу все силы, товарищ капитан первого ранга.

Так я стал командиром подводной лодки "М-90". Корабль маленький. Водоизмещение всего 255 тонн. Личного состава 21 человек, в их числе командир и три офицера. А вооружение, как говорится, раз, два и обчелся. Лодка могла взять с собой всего две торпеды и имела 45-миллиметровую пушку с запасом снарядов.

Но это был подводный боевой корабль, и командир на нем, как и всюду, командир. Он отвечал за лодку, за людей, за успешность выполнения боевых задач. Причем ответственность командира здесь была даже выше, так как именно "малютки" требовали от экипажа великого мастерства. И вот почему. На лодках среднего и большого водоизмещения всех основных механизмов было по два, а значит, имелся резерв: два дизеля, два гребных электродвигателя и генератора, две линии вала. На "малютках" же их было по одному. Это означало: если из-за плохого обслуживания выйдет из строя, к примеру, дизель - пиши пропало. Корабль застрянет без движения посреди моря, ибо резервных средств на нем не было...

Вручая предписание, командир бригады сказал:

- Изучайте корабль, его организацию, личный состав. Через

десять суток проверю.

В то время не практиковались экзамены на допуск к самостоятельному управлению кораблем. Это сейчас в зачетных листах перечислено более десятка различных дисциплин, по которым командование соединением и флагманские специалисты экзаменуют молодых командиров. Однако не скажу, что проверка, которую мне устроил Верховский, была из легких.

В сопровождении дивизионного механика инженер-капитана 2 ранга Николая Ивановича Мамонтова он прибыл на лодку, как и обещал, через 10 суток. И началось! Проверяющие прошли со мной по всем отсекам. Я докладывал устройство и назначение буквально каждого механизма, прибора, клапана, запускал компрессор, снимал показания с различных шкал, включал и выключал электроприборы, обслуживал системы погружения и всплытия, а также аварийного продувания главного балласта.

Экзамены закончились ночью. А на следующий день Верховский вышел со мной в море и там проверил мои навыки по управлению кораблем. Проверкой, видимо, он остался доволен, поскольку уже в ноябре 1944 года мне было приказано отправиться в составе группы других подводных лодок в Ханко.

Финляндия к тому времени вышла из войны и в соответствии с договоренностью советские боевые корабли перебазировались в финские порты Турку, Хельсинки, а также в Ханко. Здесь я вступил в оперативное подчинение бывшего своего начальника, тогда командира дивизиона подводных лодок, капитана 1 ранга А. Е. Орла, штаб которого находился на плавбазе "Смольный". Встретил он меня сердечно. Поздравил с назначением на командирскую должность и приказал готовиться к боевому походу.

Я начал подготовку с тщательного изучения своих подчиненных. Ведь командир, будь он даже семи пядей во лбу, в одиночку не выполнит ни одной задачи. Мой предшественник капитан-лейтенант Юрий Сергеевич Руссин (кстати, он отправился на командирские классы, которые я только что окончил) перед уходом подробно охарактеризовал всех членов экипажа, состояние корабля и вооружение. Однако необходимо было самому хорошо узнать людей, выяснить, кто на что способен.

* * *

По моей просьбе командир дивизиона разрешил мне выйти в море в один из районов финских шхер для отработки действий экипажа и проверки механизмов. Сопровождал нас тральщик. В отличие от подводных лодок типа Щ "малютки" погружались стремительно, уходили под воду за 25-30 секунд. В таких

условиях и действия экипажа должны быть четкими и стремительными. Так оно и было. В целом подчиненные оставляли хорошее впечатление. Особенно старшины сверхсрочной службы. До сих пор вспоминаю с чувством признательности главного старшину Глазунова. Возглавлял он команду торпедистов, но был отлично подготовлен и к выполнению других обязанностей. Мог быть сигнальщиком, мог замещать старшину команды трюмных машинистов, обеспечивал срочное погружение лодки, обслуживал работающий дизель. Так как количество личного состава на "малютке" ограничено, такой старшина-универсал являлся для нас просто находкой.

До войны Глазунов работал в Ленинграде на Монетном дворе, был ювелиром. И хотя дело это, как известно, тонкое, деликатное, обладал недюжинной силой. Достаточно сказать, что во время перегрузок торпед он переворачивал их с завидной легкостью.

Старшиной команды мотористов был главный старшина Григорьев. С ним я совершил три боевых похода. И во всех трех дизель работал безотказно. Это ли не лучшая аттестация специалисту!

Хорошее впечатление производили и другие моряки: старшина команды электриков главный старшина Славинский, старшина команды трюмных машинистов старшина 1-й статьи Леонов. Отличным специалистом был боцман подводной лодки главный старшина Капалин, моя правая рука во время плаваний как в надводном, так и в подводном положении. На глубине - он рулевой на горизонтальных рулях, а наверху - сигнальщик. В штормовую погоду Капалин трогательно опекал меня. Бывало, чуть заметит крупную волну, кричит: "Держитесь за тумбу!" Его предупреждения были всегда своевременными: волны, накрывавшие нас с головой, могли унести за борт.

Все сверхсрочники были старше меня по возрасту, все прошли серьезную боевую школу. Хорошо проявляли себя краснофлотцы и старшины срочной службы.

Несколько сложнее обстояло дело с командным составом. Штурманом (он же помощник командира) на "М-90" служил опытный, толковый офицер старший лейтенант Михаил Васильевич Березин. Однако перед самым выходом в Ханко он заболел. На смену прислали из резерва лейтенанта Александра Ивановича Ярушникова, ранее служившего в Совторгфлоте. На лодках он никогда не плавал. С прокладкой курса в общем-то справлялся, но самостоятельную вахту нести не мог.

Второй строевой офицер - командир БЧ-2-3 лейтенант Василий Михайлович Кирюшов служил на "малютках" второй год.

Дело свое знал. Был неплохим минером и артиллеристом. Однако не выносил качки и потому в надводном положении тоже не мог нести вахту.

Надежной опорой и поддержкой являлся для меня командир электромеханической боевой части инженер-капитан 3 ранга Михаил Иванович Колушенков. Опытный механик, ранее служивший на лодке серии С, он отлично выполнял свои обязанности.

Итак, началась подготовка к боевому походу. По очереди с другой лодкой "М-102" мы должны были вести патрулирование и разведку на подходах к Финскому заливу в северной части Балтики. Дело в том, что накануне гитлеровцы попытались силами нескольких эскадренных миноносцев нанести удар по Ханко. Однако операция провалилась из-за того, что два немецких эсминца подорвались на наших минах и затонули. Поскольку не исключалось, что в дальнейшем противник может повторить подобную попытку, мы должны были вовремя оповестить свое командование и лишь затем атаковать фашистские корабли.

К началу декабря лодка была готова к походу. Я доложил об этом командиру дивизиона. Александр Евстафьевич Орел выслушал меня внимательно, задал кучу вопросов, а потом сказал:

- С вами хочет побеседовать адмирал Виноградов. Он здесь, на "Смольном".

Признаться, я оробел. Во-первых, мне ни разу не доводилось беседовать с адмиралами, а во-вторых, кто из моряков уже тогда не был наслышан о Николае Игнатьевиче Виноградове! В то время он возглавлял Управление подводного плавания при Главном морском штабе. А до этого командовал прославленной бригадой подводных лодок на Северном флоте. В тяжелейших условиях Заполярья его подчиненные добились исключительно высоких результатов. И в этом большая заслуга адмирала.

Сам комбриг участвовал в наиболее ответственных боевых походах. Он не без основания считал, что главная воспитательная работа с командирами кораблей должна проводиться в море. Именно там, в походных условиях, в различных боевых ситуациях, он обучал командиров подводных лодок, а потому хорошо знал, на что способен тот или иной командир и его экипаж.

Там же, в открытом море, в столкновениях с противником Николай Игнатьевич изучал его тактические приемы и свойства его оружия, а приобретенные навыки передавал командирам дивизионов и командирам кораблей, воспитывая у них напористость, высокий боевой дух.

И не случайно о бригаде Виноградова шла громкая слава. А имена его питомцев, таких блестящих подводников, как М. И. Гаджиев, И. А. Колышкин, И. Ф. Кучеренко, Н. А. Лунин, В. Г. Стариков, И. И. Фисанович, Г. И. Щедрин и многие другие, широко известны в. нашей стране.

И вот к такому человеку я должен был прийти на инструктаж перед выходом в боевой поход. Мог ли не волноваться?

Николай Игнатьевич встретил меня просто, даже как-то по-домашнему. Невысокий, но плотный, он производил впечатление добродушного, обаятельного человека.

Более двух часов я провел во флагманской каюте и вышел обогащенный бесценным опытом, добрыми советами. Виноградов детально растолковал мне особенности управления подводной лодкой серии М. Объяснил, каким образом надо всплывать и как погружаться, когда на море волнение. Поделился боевым опытом подводников Северного флота.

Подробно остановился адмирал и на взаимоотношениях командира со своим экипажем. Он внушал мне, что в самых сложных условиях командир должен сохранять спокойствие, не терять здравого смысла. Не раз повторял, что воля и решимость командира прямым образом сказываются на моральном состоянии экипажа. Пожелал счастливого плавания.

И вот первый самостоятельный боевой поход. Базу покинули глубокой ночью. Шли вслед за ледоколом. Зима в тот год стояла суровая, и без ледокола на чистую воду - не пробиться.

Потом ледокол ушел. Лодка погрузилась и направилась в назначенную нам позицию. Началось патрулирование.

Вспоминая сейчас это плавание, я думаю, каким же оно было тяжелым! Непрерывные штормы. Как ни всплывешь - снежная пурга. Не видно ни зги.

Мореходность "малютки" была невелика. В шторм трудно было находиться на поверхности. Волна валила подводную лодку с борта на борт, а порой полностью закрывала ее. На мостике приходилось привязываться, чтобы не смыло за борт.

После всплытия на морозе надстройка ограждения мостика покрывалась ледяной коркой. Одежда быстро промокала, потом замерзала и становилась как панцирь. Особенно тяжело было вести наблюдение: глаза разъедала соленая вода. Сигнальщики из-за сильного напряжения зачастую поднимали ложную тревогу: им мерещились проблески огня или неясные силуэты кораблей. Происходило это потому, что "малютка" то взлетала на гребни волн, то проваливалась между ними.

Обходя однажды отсеки лодки, я остановился в шестом электромоторном. На вахте - краснофлотец Хамид Гибитович

Хаснулин. В отсеке стоять невозможно - он слишком мал. Швыряет с борта на борт, вверх и вниз. "Как же стоите?" спрашиваю краснофлотца. "А я не стою, я лежу!.. Так удобней следить за приборами. Ногами упираюсь в переборку, руками держусь за поручень главного распределительного щита". - "А не уснете? Ведь на вахте надо стоять, а не лежать". - "Нет, товарищ командир, этого не случится". И действительно, ни разу не подводили электрики. При срочном погружении всегда вовремя давался полный ход, чтобы лодка могла стремительно уйти под воду.

Мы пробыли на позиции дольше установленного для "малюток" времени. Но фашистские эскадренные миноносцы в районе так и не появились. Не обнаружила их и сменившая нас на позиции лодка "М-102" под командованием капитан-лейтенанта Николая Степановича Лескового.

Позже выяснилось, что гитлеровцы отказались от своей затеи атаковать базу надводными боевыми кораблями. Все надежды они возложили на подводные лодки.

Было известно, что в то время фашистское военно-морское командование сосредоточило в Балтийском море до 15 подводных лодок. Однако мы не предполагали возможности их прорыва в Финский залив. Первые тревожные признаки появились осенью 1944 года, когда один за другим в районе пролива Бьёркезунд оказались подорванными два наших катера МО, а вскоре и третий. Судя по всему, их атаковала подводная лодка, хотя морские охотники - отнюдь не те цели, на которые стоило расходовать торпеды. То ли командир фашистской лодки спешил обозначить боевые действия, то ли испытывал новое оружие. Как выяснилось впоследствии, лодка была вооружена торпедами нового образца - акустическими, самонаводящимися на шум винтов корабля-цели.

В общем - стало ясно: в Финском заливе действуют неприятельские подводные лодки. Мы с противником как бы поменялись ролями. В кампаниях 1942-1943 годов наши лодки стремились во что бы то ни стало прорваться из Финского залива в Балтику, чтобы топить вражеские суда. Теперь фашистские подводники пытались прорваться из Балтики в Финский залив, чтобы действовать против советских кораблей и транспортов.

Надо сказать, гитлеровцы были в более выгодном положении, чем мы. Расположение своих минных полей они знали точно, а наши мины были в основном выставлены против надводных кораблей.

Как только командование флота установило, что вражеские подводные лодки находятся в Финском заливе, сразу были

приняты необходимые меры: усилена противолодочная оборона, удвоена бдительность дозорных кораблей.

Вскоре одна из лодок была обнаружена и потоплена катером "МО-103", которым командовал старший лейтенант А. Коленко. Немецкую лодку подняли и привели в Кронштадт. Она находилась в доке. Перед уходом в Финляндию в ноябре 1944 года мне довелось побывать в доке и осмотреть лодку.

Зрелище было впечатляющим. Коленко добился прямого попадания большой глубинной бомбы. Через огромную пробоину в районе дизельного отсека можно было свободно попасть внутрь прочного корпуса. Из экипажа потопленной лодки спаслось шесть человек, в том числе и командир капитан-лейтенант Вернер Шмидт. Говорили, что он будто бы из летчиков и попал на подводный флот после окончания краткосрочных курсов, так как у гитлеровцев ощущалась острая нехватка подводников. Шмидт и рассказал, что "У-250", которой он командовал, имела задание атаковать наши корабли самонаводящимися акустическими торпедами.

В переписке главы Советского правительства И. В. Сталина с премьер-министром Великобритании У. Черчиллем есть письма, касающиеся именно этого оружия. Черчилль просил прислать одну из этих торпед, дабы английские специалисты попытались найти средства борьбы с ними.

В документах, найденных на подводной лодке "У-250", имелась инструкция по использованию этих торпед. Немцы присвоили им название Т-5 "Цаункениг" и возлагали на них большие надежды в борьбе с противолодочными силами.

Нам, командирам подводных лодок, давали для ознакомления перевод этой инструкции. Там же имелись указания по применению торпед Т-5 в операциях, проводимых по методу "волчьей стаи", при котором группы подводных лодок (до 20 единиц) действовали совместно.

Учитывая обстановку, командование Балтийского флота поставило задачу усилить разведку, выявлять все попытки проникновения неприятельских лодок в залив. Перед боевым походом меня особо проинструктировали на этот счет. В случае появления лодки я должен был атаковать ее, а при невозможности осуществить атаку - немедленно донести об обнаружении лодки в штаб бригады.

И такую лодку с помощью акустики мы обнаружили. Свирепствовал сильнейший шторм. "Малютка" шла на глубине. Казалось, ничто не предвещало особых событий, но вдруг акустик доложил:

- Шум винтов по пеленгу 200 градусов.

По единственному докладу нельзя сделать какие-либо определенные выводы шум ли это винтов корабля или подводной лодки. Аппаратура, которой была оснащена "малютка", не позволяла классифицировать шумы. Да и не так часто приходилось акустикам слышать шумы лодки в подводном положении. Однако наш акустик старшина 2-й статьи Меша, дав несколько пеленгов, уверенно доложил, что корабль идет в сторону Финского залива.

Осмотр горизонта в перископ подтвердил, что надводных кораблей нет. Значит, акустик обнаружил подводную лодку противника. Но в то время мы не располагали оружием для подводного боя. И мне не оставалось ничего другого, как донести в штаб флота об обнаружении подводной лодки противника.

На разборе боевого похода, проводившемся комбригом на плавбазе "Иртыш", которая тогда находилась в Хельсинки, в присутствии офицеров штаба и политотдела, а также других командиров лодок наше донесение было отмечено особо, действия подводной лодки в боевом походе и выполнение задачи оценены положительно.

Кстати, разборы боевых походов на плавбазе "Иртыш" проводились регулярно и являлись хорошей школой для командиров лодок, особенно для таких молодых, каким в ту пору был я.

Активно и целеустремленно проводилась среди подводников партийно-политическая работа. Она была призвана сплачивать моряков вокруг партии, воспитывать их в духе беспредельной преданности своему народу, готовности отдать все силы, а если потребуется, то и жизнь во имя свободы и независимости любимой Родины.

Эта работа тесно увязывалась с боевыми задачами, стоявшими перед подводниками Краснознаменной Балтики. Подавляющую часть времени политработники находились непосредственно на кораблях и в подразделениях, где доходчиво пропагандировали боевой опыт передовиков, популяризировали наиболее отличившихся моряков и целые экипажи. Политработники воспитывали моряков на традициях флотской дружбы и товарищества, помогали им повышать боевое мастерство.

Именно в те годы усилился приток в партию лучших подводников. Этому во многом способствовал авторитет коммунистов, которые всегда находились в первых рядах, там, где было труднее, и показывали в боях образцы мужества и самоотверженности.

Мощным средством воспитания являлась флотская печать,

успешно выполнявшая задачи, возложенные на нее партией. Писатели и журналисты рассказывали в своих статьях, очерках и корреспонденциях о героях подводных глубин, доходчиво популяризировали их боевой опыт.

Все это, вместе взятое, сказывалось на росте политического сознания, на повышении морального духа моряков. И не случайно слава подводников Балтики росла с каждым днем.

* * *

Если в начале войны фашисты, надеясь на быстрый захват Балтийского флота, сократили до минимума перевозки морем, то в 1944 году, отступая, они пытались и морем эвакуировать в тыл войска, оружие, технику, стратегическое сырье. Тут уж, как говорится, не до жиру, быть бы живу. Но и на море им пришлось не легче, чем на суше.

Вновь загремели взрывы на балтийских просторах. На разборах походов, в частных беседах все чаще упоминались имена героев. Добрая слава шла о командире родной мне "Щ-310" капитане 3 ранга С. Н. Богораде, потопившем 9 транспортов, о дерзких маневрах командира "К-52" капитана 2 ранга И. В. Травкина, о смелом и решительном командире "С-13" капитане 3 ранга А. И. Маринеско.

Помощником на "С-13" служил мой сокурсник по командирским классам в Махачкале старший лейтенант Лев Петрович Ефременков. Как-то, беседуя с ним, я сказал, имея в виду Маринеско:

- Командир у тебя какой-то молчаливый. Стеснительный, что ли? Может, и показалось. Я ведь впервые увидел Александра Ивановича в финском порту Турку.

- Его надо видеть в море, - ответил Ефременков. - Более мужественного и грамотного моряка трудно найти. Ты ведь знаешь, иные командиры на берегу демонстрируют необыкновенную эрудицию, высокие командирские качества, а выйдут в море - абсолютные нули. У, Маринеско все наоборот.

Эта характеристика, данная моим товарищем, вскоре блестящим образом подтвердилась. В начале сорок пятого года Маринеско потопил один за другим два крупных фашистских корабля - океанский лайнер "Вильгельм Густлов" и вспомогательный крейсер "Генерал фон Штойбен".

Не преувеличивая, скажу, что весть об этой победе облетела весь мир, ведь только на "Вильгельме Густлове" находились экипажи, подготовленные примерно для тридцати подводных лодок. Известно, что, узнав об этой тяжелой катастрофе, Гитлер приказал расстрелять командира конвоя, в составе которого шел лайнер. В Германии был объявлен траур.

В нашей бригаде служили и другие отличные командиры, которые для нас, молодых офицеров, едва становившихся на ноги, служили прекрасным примером. Мы жадно впитывали их боевой опыт и старались применить его на практике...

Кроме первого боевого похода я на своей "малютке" совершил еще два. В начале сорок пятого года - из Хельсинки в район Вентспилс (возвратились мы в Турку). Затем в феврале - в район Лиепаи, где была прижата к берегу так называемая Курляндская группировка.

Оба похода проходили в условиях непрерывных штормов. В одном из них лодка получила ряд повреждений, и ее поставили на непродолжительный ремонт в Турку. Планировалось, что в начале апреля выйдем в море. Однако ремонт несколько затянулся. Получив накануне боевой приказ, я на рассвете 9 мая вышел в свой последний боевой поход из порта Турку.

Развернув лодку на реке Аура-Йоки, вступили в кильватер большому охотнику, которому предписывалось сопровождать нас до точки погружения. Мы двинулись в направлении маяка Утэ.

Около 17 часов, незадолго до погружения, на мостик спешно поднялся помощник командира лейтенант Ярушников, являвшийся одновременно и шифровальщиком.

- Срочная радиограмма из штаба, - доложил он.

- Раскодируйте ее, да побыстрее, - приказал я, размышляя, что могло случиться.

Текст радиограммы гласил: "Война окончена. Возвращайтесь в базу. Повторяю для ясности: возвращайтесь в базу. Верховский".

Трудно передать, какая буря чувств нахлынула на нас. Уже на обратном курсе я обошел отсеки и поздравил членов экипажа с победой. Внутри прочного корпуса подводной лодки гремело мощное "ура".

Мы шли в Турку. Многое я тогда передумал, находясь на ходовом мостике. Но мысли неизменно возвращались к одному: войне конец! Что же сейчас творится там, на берегу, во всей стране. Сколько должно быть ликования, сколько восторга!

Около 21 часа на мостик, испросив разрешения, поднялся взволнованный радист старшина 2-й статьи Кусайло.

- Товарищ командир, Москва салютует победе!

- Свободным от вахты - наверх! - приказал я, доставая ракетницу.

И вскоре небо над пустынными балтийскими просторами расцветилось гирляндами разноцветных огней. Не жалели ракет и на сопровождавшем нас большом охотнике.

Какое же это счастье - мир!

Взгляд сквозь годы

Когда думаешь о том, какими подводники вступили в войну и какими закончили ее, то замечаешь огромный качественный скачок, который был сделан в ходе боевого совершенствования. Этот скачок был, конечно, немыслим без развития техники и оружия, а также без поисков и дерзаний самих подводников. В схватках с противником они, как и воины других родов войск, проявили беспримерное мужество и патриотизм, мастерство и настойчивость в выполнении боевых задач, показали себя и творцами новых тактических приемов.

Мне бы хотелось коротко рассказать и о том, что было внесено нового в тактику подводной войны, и о тех, кто были новаторами в этом деле, уделив особое внимание командирам кораблей. Я не мог бы сделать это тогда, в сорок пятом. Понадобились годы, чтобы изучить и проанализировать факты, прочитать большое количество публикаций, встретиться и поговорить со многими ветеранами и взглянуть на пройденный путь не только с вершины прожитых лет, но и с той высоты, до которой прошагал по многим ступенькам служебной лестницы.

Военные говорят: ничто не меняется так быстро, как тактика боевого применения оружия. Подобное утверждение имеет под собой почву. Взять хотя бы использование торпедного оружия. До войны и в самом ее начале подводники атаковали противника одиночными выстрелами. И сразу выяснилось, что в этих случаях расход торпед на каждый потопленный корабль или судно чрезвычайно высок. Поэтому встала задача повысить эффективность атак, и прежде всего путем усовершенствования тактики использования торпед.

Проблему, разумеется, решал не один человек. Мне, например, известно, что существенный вклад в это дело внес известный специалист в области тактики боевых действий подводных лодок - доктор военно-морских наук, лауреат

Государственной премии контр-адмирал Анатолий Владиславович Томашевич. По его трудам практически обучался весь командный состав наших подводных сил того времени. Томашевич создал таблицы маневрирования и стрельбы подводных лодок, которые в годы Великой Отечественной войны сыграли исключительно большую роль.

Внесли свою лепту в поиски нового метода и командиры лодок. В морских глубинах они проверяли теорию практикой, вносили свои изменения, поправки. Так родились методы залпового использования торпед и с временным интервалом. Основное преимущество тут -заключалось в том, что компенсировались и, следовательно, сокращались возможные ошибки при определении элементов движения цели. Это

преимущество оказалось существенным. Ведь в то время еще не было торпедных автоматов стрельбы и расчеты, а также определение элементов движения цели - курса, скорости, дистанции - производились в основном по таблицам. Для этого приходилось имперически сопоставлять пеленга и дистанции до корабля-цели, величину изменения пеленга и расчетную величину с табличной. Именно так расчет центрального поста готовил для командира корабля данные для стрельбы. Этот процесс был не простым, особенно если цель маневрировала противолодочным зигзагом или шла в охранении. Залповый метод и стрельба торпедами с временным интервалом резко повысили результативность торпедных атак. Этот метод послужил также толчком для дальнейшего развития творческой мысли: родилась идея поражать одним торпедным залпом две, а то и три цели одновременно.

Сначала, правда, немногие из нас думали о реальной возможности таких атак. Но наиболее пытливые и инициативные командиры подводных лодок уже прикидывали, что путем расчетливого маневрирования и выпуска торпед с таким расчетом, чтобы они пересекали курсы нескольких кораблей в конвое, можно одновременно поразить несколько целей.

14 января 1942 года командир подводной лодки "С-102" Северного флота капитан-лейтенант Л. И. Городничий, выполнив точно рассчитанный маневр, четырехторпедным залпом уничтожил два тральщика из состава конвоя.

У нас, на Балтийском флоте, успешную атаку одновременно по двум целям осуществил в сентябре 1942 года командир "Лембита" капитан-лейтенант А. М. Матиясевич.

Прибывший с Тихоокеанского флота на Северный капитан 3 ранга Л. М. Сушкин, командовавший подводной лодкой "С-55", одним четырехторпедиым залпом отправил на дно два фашистских транспорта.

Не с каждым из этих офицеров мне довелось познакомиться. А вот подводного аса капитана 3 ранга В. А. Тураева я знал неплохо, поскольку служил, с ним в одной бригаде.

Среди подводников-балтийцев он был известен как человек ищущий, неугомонный. Поэтому я не удивился, когда с Северного флота (куда был переведен Тураев) поступило сообщение, что именно он, командуя лодкой "С-104", одним залпом утопил три корабля противника. Произошло это 20 июня 1944 года. Те, кто знает, какое требуется терпение и выдержка при производстве атак, поймут, сколь значительным был успех этого командира.

Тураев осуществил и самый продолжительный за годы войны боевой поход советской подводной лодки. Произошло это во

время его службы на Балтике. Тогда он командовал подводной лодкой "С-12". Поход продолжался 60 суток - с 20 сентября 1942 года по 18 ноября 1942 года.

В связи с этим, видимо, полезно вспомнить, что история длительных плаваний берет свое начало еще с довоенных времен. В середине тридцатых годов в нашей стране зародилось стахановское движение, в основе которого лежали дерзание, ломка установившихся взглядов и представлений. Шел массовый штурм новых и новых рекордов. Гремели имена Алексея Стаханова, Александра Бусыгина, Петра Кривоноса. Тогда-то и созрела мысль, что в военной области тоже можно пойти путем стахановцев, У подводников, например, бытовало мнение, что из техники можно выжать больше, чем предусмотрено спецификацией.

Миссию первопроходца осуществил экипаж подводной лодки Тихоокеанского флота "Щ-117". Командовал ею Николай Павлович Египко, о котором я рассказывал в начале книги. Комиссаром на лодке был Сергей Иванович Пастухов.

Автономность плавания, как известно, для "щук" была установлена двадцатисуточной. Встал вопрос: а могут ли лодки такого типа пробыть в отрыве от баз дольше этого срока? 11 января 1936 года "Щ-117" вышла в море и пробыла там 40 суток, то есть вдвое больше нормы.

Что греха таить, некоторые моряки сомневались в необходимости подобных экспериментов. Им казалось, что подобная погоня за рекордами вряд ли имеет практический смысл. Но вот грянула война. В Финском заливе оказались закупоренными подводные лодки Балтийского флота. Для того чтобы действовать на морских коммуникациях врага, им необходимо было как бы уйти за линию фронта и длительное время находиться в отрыве от баз. Вот тут-то и пригодился в определенной мере опыт "Щ-117".

В годы войны были осуществлены беспримерные для того времени походы подводных лодок с Тихоокеанского флота на Северный. Дальность этих походов была равна кругосветному плаванию. Лодки пересекли два океана и девять морей. И в этом случае опыт плавания "Щ-117" сыграл свою положительную роль.

Таким образом, сама жизнь показала, что стоит производить эксперименты, стоит смело использовать технику в самых сложных условиях, выжимать из нее все возможное. Именно в этом заключалось максимальное приближение боевой подготовки в мирное время к той реальной, которая может возникнуть в войну.

Трудно перечислить все то новое, что было внесено

советскими подводниками в тактику действий подводных лодок. Да я, собственно, и не собираюсь этого делать. Тема настолько обширна, что вряд ли может вместиться даже в отдельный капитальный труд. Отмечу только, что и постановка минных заграждений, и атаки со всплытием с одновременным использованием артиллерии - все требовало инициативы, творчества, решительности.

Хочу кратко остановиться на эволюции применения акустики. Когда в начале войны стало известно, что командир "М-172" капитан-лейтенант И. И. Фисанович прорвался в изобилующий навигационными опасностями, расположенный на Крайнем Севере залив Петсамовуоно, потопил там крупный транспорт, а затем, ориентируясь только по данным гидроакустики, вышел из залива, - это казалось если не чудом, то крупным достижением.

Затем, по мере совершенствования гидроакустики, все чаще стали говорить о бесперископных атаках, об атаках из глубины. Тут уж от командиров потребовалось не только большое мастерство, но и творческий подход к использованию аппаратуры. Потребовался также высокий уровень подготовки гидроакустиков, от которых зависел успех атаки. И высокое мастерство было продемонстрировано на всех действующих флотах - Северном, Балтийском, Черноморском. Но лучших результатов добились североморцы, которые провели ряд опытовых учений подводных лодок. Инициатором этого был командир бригады Н. И. Виноградов.

Все, о чем я написал выше, разумеется, влияло на боеспособность сил флота, которая, как известно, характеризуется рядом критериев. Не буду перечислять их, но не могу не отметить важнейший, а именно - военное искусство командиров кораблей, их способность грамотно использовать оружие и технику, уметь находить теснейший контакт с экипажем, короче, как уже говорилось, быть командиром во всеобъемлющем смысле этого слова.

С того дня, когда я впервые был назначен командиром лодки, прошло четыре десятилетия. Срок немалый. В течение его я командовал различными лодками, затем соединениями, был начальником штаба флота и командующим флотом. Сотни разных командиров, как говорится, прошли через мои руки. И знакомство с ними, с их делами и поступками дали определенный материал для размышлений, которыми и хочется поделиться с читателями.

Командир корабля - должность на флоте исключительная, я бы сказал почетная. И в первую очередь на подводных лодках, которые, как известно, должны действовать самостоятельно. В

руках командира и вся полнота власти (особенно в открытом море), и персональная ответственность за корабль, за экипаж. Хочу заметить, что с годами роль командира корабля возрастает. Взять хотя бы современный подводный атомный ракетоносец. Этому кораблю под силу задачи стратегического масштаба. Думаю, что выражу мнение большинства офицеров, если скажу, что быть командиром корабля - это мечта и стремление многих, кто связал свою жизнь с флотом.

Да, должность командира корабля очень почетна. Но и ответственность она накладывает огромную. Ведь судьба, а порой и жизнь личного состава корабля зависят от командира. Стоит ему проявить в бою секундную растерянность или случайно замешкаться - и бой может быть проигран. Критерием оценки подготовленности командира корабля является бой. Важно в мирное время готовить к нему командира, объективно оценивать его действия.

Да и в мирное время от командира зависит очень многое, ведь там, в океанах, тем более в их глубинах, корабль встречается с массой непредвиденных обстоятельств и неожиданных ситуаций.

Ничто в поведении командира не укроется от матросских глаз. Хочет он того или нет - сразу получит оценку! Не ошибусь, если скажу, что в практике флотской службы офицеры, да и весь личный состав, глядя на своего командира, стремятся подражать ему, копировать его (в хорошем смысле этого слова) в жестах, в форме одежды. И если подчиненные уважают своего командира, то это чувство проносят потом через всю сознательную жизнь.

Однажды мне привелось услышать историю, которая произвела глубокое впечатление. Она похожа на легенду.

Спустя много лет после войны командир одного из современных эскадренных миноносцев Черноморского флота рассказывал, что в годы Великой Отечественной на Черноморском флоте славился своей удалью капитан-лейтенант Георгий Годлевский, который командовал миноносцем под тем же названием "Бойкий". Эсминец Годлевского практически участвовал во всех боевых операциях флота, провел десятки ожесточенных боев с противником и из каждого выходил победителем. Более того, ни один человек из экипажа "Бойкого" не только не погиб, но даже не был ранен. И в основном благодаря мастерству и мужеству командира корабля.

Но жизнь полна парадоксов. Во время стоянки в базе, в глубоком тылу, в самой что ни на есть спокойной обстановке, Годлевский, поскользнувшись на мокрой палубе, сломал ногу. Тотчас была вызвана "скорая помощь". Командира уложили на

носилки, чтобы отправить в госпиталь. Но на пути санитаров стеной встали моряки:

- Нам завтра в море, а без командира мы не можем выйти.

- Его заменит старпом, - пояснили им. - Ведь у командира сломана нога.

- Мы должны выйти только с Годлевским, - упорствовали моряки. - А на ногу наложите гипс.

- Но на корабле трапы, коридоры! - воскликнул военный врач, сопровождавший санитаров. - Как он сможет выйти на ходовой мостик?

- А мы его на руках будем выносить,-ответили моряки.

Видимо, командование учло психологический настрой экипажа "Бойкого". Командир, получив необходимую медицинскую помощь, был оставлен на корабле.

На следующий день эсминец вышел в море. На мостике, как всегда, находился Годлевский. Матросы вынесли его туда на руках. Снова "Бойкий" одерживал одну победу за другой. Снова никто из экипажа не получил в схватках о врагом ни царапины. И так было до самого окончания войны...

Взять также нашу бригаду подводных лодок Балтийского флота в годы войны. Такие командиры, как И. Травкин, С. Богорад, А. Маринеско, А. Матиясевич, М. Калинин и другие, пользовались у экипажа безграничным авторитетом.

Мне вспоминается командир гвардейской "Л-3" Герой Советского Союза капитан 3 ранга Владимир Константинович Коновалов. Был он худощав и невысок. Лишнего слова, бывало, не скажет. Но команда готова была носить его на руках. И я спустя многие годы убедился, насколько глубокой и бескорыстной была любовь подчиненных "Л-3" к своему командиру.

Случилось это, когда я приехал в Ленинград по горькому поводу: на похороны Владимира Константиновича. И, признаюсь, был растроган до глубины души, когда увидел, что со всех концов страны съехались члены экипажа, чтобы попрощаться с любимым командиром...

Да, велика сила командирского авторитета. Но как много надо сделать, сколькими качествами обладать, чтобы завоевать его!

* * *

После окончания войны, когда я командовал трофейной подводной лодкой, к нам на Балтику прибыл с Северного флота командиром части капитан 1 ранга Николай Александрович Лунин. Кто тогда не был наслышан о нем! Человека, атаковавшего линейный корабль "Тирпиц", знали не только все моряки, но и вся страна.

Никогда не забуду лунинской школы. Нас, молодых командиров, он учил действовать не шаблонно, а инициативно, главным образом стремительно.

- Динамика и динамика, - нередко повторял он. - В любой обстановке старайтесь атаковать с острых курсовых углов. Время атаки значительно сократится.

К главным командирским качествам Николай Александрович относил холодный рассудок, волю, цепкий ум, способность выполнить решение до конца.

Сам Лунин, на мой взгляд, в полной мере обладал этими качествами. Еще раньше, когда я был на командирских классах, со мной учился капитан-лейтенант М. Леошко. Он служил штурманом на "К-21", которой командовал Лунин. Из всех историй, которые рассказывал Леошко, особенно запомнилась одна.

Однажды после длительных и безрезультатных поисков судов противника Лунин полярной ночью решил прорваться в гавань Воген, что у северного входа в Квенанген-фьорд. Шли дерзко, открыто в надводном положении. Естественно, с берегового наблюдательного поста последовал сигнал светом: вероятно, запрашивался опознавательный. Лунин приказал дать сигнальщику любой ответ, что тот и исполнил: последовал набор случайных букв.

Пока гитлеровцы разбирались, что к чему, лодка втягивалась все глубже в фьорд. А запросы светом сыпались со второго и третьего наблюдательных постов. Сигнальщик по-прежнему отвечал набором случайных букв, введя фашистов в еще большее недоумение.

Не сбавляя хода, лодка вошла в гавань Воген. Уже ясно различалось скопление у пирса морских охотников и других кораблей. В их гущу Лунин направил четыре торпеды. Грохот взрывов потряс гавань.

Развернувшись, лодка, так же в надводном положении, что позволяло развить максимально возможный ход, покинула фьорд. Уже после того, как корабль поглотила полярная ночь и лодка ушла под воду, послышались разрывы глубинных бомб. Но фашисты спохватились поздно: "К-21" находилась уже вне опасности.

Мы с Леошко долго обсуждали этот эпизод. Определенную роль в нем, конечно, сыграл его величество случай. Фашисты ожидали возвращения с моря и входа в фьорд своей подводной лодки, о чем, разумеется, была оповещена служба наблюдения с берега. Она-то и приняла "К-21" за свою лодку. Но все же в основном успех был достигнут благодаря решительности и воле

командира, слаженности действий всего экипажа...

Решительность и хладнокровие конечно же главные командирские качества. Мне нередко вспоминаются слова Героя Советского Союза подводника-североморца Магомеда Гаджиева: "Командир-подводник должен быть самым невозмутимым из самых хладнокровных моряков, иметь пылкое воображение романиста и ясное, здравое мышление делового человека, должен обладать выдержкой и терпением завзятого рыболова, искусного следопыта, предприимчивого охотника".

Сказано образно, темпераментно и, по-моему, в основном верно. И все же не только эти качества способствуют созданию командирского авторитета.

* * *

Как-то, когда я служил на Тихом океане, у меня состоялась беседа с молодым командиром минно-торпедной боевой части подводной лодки. Он очень тепло, прямо-таки задушевно отзывался о своем командире корабля.

- Что же вас особо привлекает в нем? - спросил я.

- Он мастер своего дела, - ответил офицер. - Вы бы посмотрели, как наш командир швартуется, выходит в атаки. Залюбуешься.

- И только-то? - подзадорил я своего собеседника.

- Не только. Он компетентен во всех флотских специальностях. Порой я ловлю себя на мысли, что наш командир больше штурман, чем сам штурман, больше торпедист, чем, например, я. А знали бы вы, как грамотно разбирается он и в радиоэлектронике, и в механике, и в связи, и в электротехнике.

В словах молодого офицера содержалось зерно истины. Для того чтобы действовать решительно и смело, надо быть уверенным в своих силах. А откуда берется уверенность? По всей вероятности, в выработке этого качества важную роль играют знания, опыт, трудолюбие и высокое чувство ответственности.

В свое время мне привелось служить вместе с Георгием Лукичом Неволиным, который впоследствии стал вице-адмиралом. Нельзя не отметить, что Георгий Лукич всегда отличался блестящим и всесторонним знанием дела. Говорю об этом вот в связи с чем.

Нередко бывает, что, поднимаясь по служебной лестнице, некоторые офицеры начинают все больше и больше привыкать к руководству вообще. "Зачем, например, - рассуждают эти товарищи,- изучать досконально ракетный комплекс, если в моем подчинении и командиры боевых частей, и флагманские специалисты. Мне ведь достаточно знать основные тактические принципы его использования".

Неволин мыслил иначе. Он до мельчайших деталей изучал технику и оружие, тактические приемы его использования. И техника никогда не преподносила ему "сюрпризов". А он, в свою очередь, в любой обстановке действовал уверенно и решительно.

Георгия Лукича отличала исключительная пытливость, особенно в вопросах, касавшихся изучения оружия и техники, тактики их боевого применения. Он отлично знал сложные электронные комплексы систем управления торпедным и ракетным оружием. Мог работать на пультах управления вместо любого оператора. Поэтому не он был в плену у техники, а она служила ему верным помощником. Зная его компетентность во всех специальных вопросах, соответственно изучали технику и офицеры штаба. И что греха таить - побаивались командира соединения: Неволин не терпел немогузнаек. Вот почему перед каждым выходом в море вместе с ним тщательно готовились офицеры штаба.

С моей точки зрения, Неволин был и результативным офицером. Я имею в виду способность добиваться конечного результата. Во время войны офицеры такого склада непременно побеждали в бою. Вспомним хотя бы подвиг Александра Ивановича Маринеско. Несколько часов кряду в тяжелых штормовых условиях он преследовал "Вильгельма Густлова" до тех пор, пока не торпедировал его.

В мирное время именно такие офицеры успешно решают задачи боевой и политической подготовки, добиваются высоких показателей в решении всех возникающих проблем. И когда я говорю о командирском авторитете, то имею в виду, что его завоевывают командиры, без промаха стреляющие ракетами и торпедами, те, кто работает творчески, равняется на новое, передовое, кто использует полностью боевые возможности своего оружия и техники, потому что в совершенстве знает их.

В середине пятидесятых годов служил на Тихоокеанском флоте старший лейтенант Аркадий Петрович Михайловский. При первом же знакомстве с ним я понял, что этот человек из числа любознательных и дотошных. Он детально вникал во все тонкости боевой подготовки, эксплуатации техники, использования оружия и грамотно разбирался во всем. Вскоре после назначения Михайловского командиром лодки, которая прежде не блистала успехами, дела на ней резко пошли в гору, что наглядно свидетельствовало о высокой выучке экипажа.

В эту же кампанию Михайловский вступил в командование другой, более современной лодкой. И ее в кратчайшие сроки он выпел в передовые. Случайно ли это? Нет конечно. Успех дался напряженным и целеустремленным трудом. Экипаж много

плавал. А командир всячески избегал упрощенчества в боевой подготовке. Условия отработки задач на лодке были максимально приближены к действительным, боевым. Только торпедных стрельб здесь было выполнено более двадцати. И все, как правило, с высокими оценками.

В период строительства более совершенных подводных лодок Аркадий Петрович стал командиром атомной подводной лодки. Принял участие в первых подледных плаваниях. Удостоен звания Героя Советского Союза.

Те, кто знал его, подчеркивали стремление Михайловского к творчеству, к поискам новых приемов эксплуатации оружия и техники. И в процессе боевой подготовки, и в дальних океанских походах Михайловский упорно накапливал фактический материал, который впоследствии, после обобщения и анализа, стал основой его кандидатской, а затем и докторской диссертации.

И вполне закономерен тот факт, что Герой Советского Союза адмирал Михайловский занимал впоследствии ряд высоких командных должностей. Думаю, не случайно о многих его бывших подчиненных, ныне командирах кораблей говорят сейчас, что они стремятся вникнуть в суть вещей, досконально изучают технику и оружие, совершенствуют способы их использования. Это настоящие командиры, а они всегда пример для подчиненных.

Но командир любого корабля действует не в одиночку. В производстве, например, торпедного залпа участвует практически весь экипаж лодки. И случись сбой в каком-либо из звеньев длинной цепи - атака сорвется. А чтобы этого не произошло, необходимо полное единство командира и экипажа, полная слитность, взаимное понимание, доверие и взаимное уважение. Однако рождается такая слитность не сразу и не просто. И многое, если не все, зависит здесь от командира.

В жизни у меня было немало встреч с замечательными людьми. Одна из них - с Григорием Ивановичем Щедриным, ныне вице-адмиралом в отставке, Героем Советского Союза. В войну Григорий Иванович командовал подводной лодкой "С-56", которая совершила беспримерный для того времени переход с Дальнего Востока на Северный флот.

На Севере, одержав целый ряд побед, экипаж "С-56" проявил себя самым достойным образом. А после войны Щедрина назначили на Балтику начальником штаба части. Тогда-то я и соприкоснулся вплотную с прекрасной чертой характера Григория Ивановича: находить контакт с подчиненными, быть с ними всегда ровным, доброжелательным и в то же время

требовательным, бескомпромиссным.

Нам было приятно ему подчиняться, мы с желанием выполняли его приказания. Ценили в нем и то, что он развивал в каждом самостоятельность, стремился выработать чувство уверенности в своих силах...

Авторитетный командир - это командир требовательный. Но требовательность непременно должна сочетаться о заботой о подчиненных. Прежде всего с заботой о росте их боевого мастерства. Бывает, сам командир корабля во всех отношениях подготовлен хорошо, а вот его подчиненные не могут, скажем, самостоятельно управлять маневрами корабля. И все дело в том, что командир не доверяет им произвести простейший маневр, они лишь наблюдают за его действиями со стороны.

А ведь уважение к начальнику зависит во многом от доверия. Нет более счастливых минут для молодого офицера, чем те, когда он сам ошвартует корабль, или выйдет в атаку, или проведет учение. Эти минуты остаются в памяти на всю жизнь.

У командиров, пользующихся уважением, всегда на первом плане забота о подчиненных. Особенно щепетильным он должен быть, когда дело касается продвижения его подчиненных по службе. Достойны этого люди - не жалей ни энергии, ни сил, чтобы они росли. И конечно, недопустимо, если командир лишь требует от подчиненного отдачи сил в полную меру, но пасует, когда дело касается его продвижения по службе или присвоения очередного звания. Иначе говоря, действует по принципу: "Это дело старших начальников. Обращайтесь к ним". Нет ничего опаснее для авторитета командира, чем подобные заявления...

Сегодня корабли советского Военно-Морского Флота плавают далеко и подолгу. Вдали от берегов, когда моряки остаются один на один с океаном, простые человеческие качества приобретают порой решающее значение для авторитета командира, становятся, я бы сказал, зримыми, поскольку в этой ситуации резко возрастает их влияние на коллектив и его настроение.

Особое значение приобретает дружная, основанная на взаимном уважении работа командира корабля, его заместителя по политической части и других помощников в автономном плавании. От умелого распределения походного времени, научного, продуманного подхода к делу зависит многое. Учения, занятия, тревоги должны чередоваться с активным отдыхом. Наряду с мероприятиями развлекательного характера необходимы и спортивные состязания.

Искусство командования проявляется не только в четком управлении, но и в умении поддерживать в течение всего длительного плавания высокий моральный настрой и бодрость

экипажа. Нельзя без нужды держать личный состав на боевых постах по тревоге. Но уж если она объявлена, то сигнал должен выполняться мгновенно.

Мы порой говорим: этот человек порядочный, а этот - не совсем. Порядочный - значит честный, благородный, неспособный на грубость, на дурные поступки, нетерпимый к любым проявлениям аморальности.

Среди многих качеств, присущих порядочным людям, я бы выделил честность. У каждого военного человека, тем более у офицера, это качество должно быть, как говорится, в крови и в плоти.

Вспомним опять-таки войну. Иной раз из-за нечестности некоторых командиров, не решавшихся, к примеру, признаться в своей ошибке, в промахе, гибли сотни людей. Вот почему, в моем понимании, плох не тот командир, который допускает ошибки, а тот, кто боится признаться в них и, следовательно, исправить.

Помнится, раньше бытовало выражение: "Даю слово офицера". Сейчас редко услышишь его. А жаль. Это выражение свидетельствовало об авторитете офицерского слова, о том, что слово это незыблемо, что человек, давший его, выполнит обещание любой ценой.

Не забуду одного из своих начальников и связанный о ним вроде бы незначительный, но запавший в душу эпизод. Однажды я обратился к нему с личной просьбой.

- Хорошо, разберусь, - ответил он мимоходом и тут же перешел к другим вопросам.

Прошло некоторое время. Никакого ответа я не получил. "Наверное, забыл обо мне", - подумал я. И какова же была радость, когда через несколько дней я узнал, что просьба моя удовлетворена! Как я был благодарен начальнику, как вырос в моих глазах его авторитет!

Но встречались и другие командиры. Перед выполнением какого-либо ответственного задания они собирали экипаж и не скупились на разного рода посулы. Вроде такого: если выполните задачу, то будет то-то и то-то, так что старайтесь.

Подчиненные старались. И вовсе не потому, что им были обещаны какие-то блага. Просто это было их кровное дело, и они привыкли добросовестно выполнять его. Однако каждый чувствовал себя неловко, когда командир, надававший обещаний, потом забывал о них или, отводя в сторону глаза, говорил, что выполнить обещанное ему мешают разные объективные причины. Такой командир, как я понимаю, не ценит офицерского слова...

Можно перечислить еще немало объективных факторов, от которых зависит авторитет командира в коллективе. Я назвал

лишь основные, с моей точки зрения. Но хочется подчеркнуть, что все эти факторы объединяет то, что составляет их фундамент. Это политическая зрелость, идейная убежденность, чувство долга перед Родиной...

Нет числа примерам высокого патриотизма, проявленного советскими людьми в годы Великой Отечественной войны. В жестоких схватках с врагом идейно закаленными бойцами, горячими патриотами Отчизны проявили себя в советские подводники. Не на словах, а на деле они продемонстрировали свою верность партии и народу, готовность пожертвовать жизнью во имя свободы и независимости своей Родины.

Навсегда врезался в память подвиг моих сослуживцев по Балтийскому флоту, подробности которого мы узнали только после войны.

В 1943 году, когда вновь стали предприниматься попытки прорыва лодок в Балтийское море, вышла в боевой поход "Щ-408". Плавание вначале проходило благополучно, но при форсировании нарген-порккалауддского рубежа лодку обнаружили сторожевые катера противника. Началось преследование.

Командир лодки капитан-лейтенант Павел Кузьмин весьма умело уклонялся от атак противолодочных кораблей противника. Но к месту обнаружения были стянуты большие силы. Кроме того, район, в котором можно маневрировать, оказался весьма ограниченным в размерах. С одной стороны - рубеж, где в несколько рядов были установлены сети и мины, с другой - отмели и банки, а наверху сторожевые катера, которые клещами вцепились в лодку. В общем - "Щ-408" оказалась в западне.

Несколько суток длилось преследование. Не умолкал грохот разрывов глубинных бомб, не утихал гул винтов вражеских кораблей. По всей вероятности, были повреждены цистерны: за лодкой на поверхности моря тянулся масляный след. Он-то и наводил корабли противника на "Щ-408". Судя но всему, близилась роковая развязка.

И тогда командир, оповестив экипаж, предпринял последний маневр. Лодка неожиданно для противника всплыла на поверхность. Фашисты ликовали, решив, что сейчас советские моряки выкинут белый флаг. Надо заметить, что в истории войн на море известны случаи, когда подводные лодки некоторых государств, в том числе и Германии, в подобной обстановке действительно всплывали, чтобы сдаться на милость победителя.

Кстати, известно, что еще во время первой мировой войны командир получившей повреждение немецкой подводной лодки К. Дениц, впоследствии командующий фашистским флотом, известный всему миру военный преступник, приказал всплыть на поверхность и вместе со своим экипажем сдался в плен командиру английского эсминца.

Но не для этого поднялась из глубины на поверхность "Щ-408". Не успели экипажи вражеских катеров прийти в себя от радости, как вокруг начали рваться снаряды. Из обоих орудий лодка открыла интенсивный огонь. Пошел ко дну один катер, за ним - другой. Погибла и наша лодка.

Погибла, но не сдалась: она ушла под воду с поднятым Военно-морским флагом...

Этот подвиг сродни подвигу легендарного "Варяга". Многие

поколения знают слова знаменитой песни:

Наверх вы, товарищи,

Все по местам!

Последний парад наступает...

И жаль, что еще не создано похожей песни о героях-подводниках времен Великой Отечественной...

В бытность мою командующим Краснознаменным Северным флотом, я восторгался замечательными творцами любимых советским народом песен - А. Пахмутовой, С. Гребенниковым и Н. Добронравовым. Тогда, побывав в море, они создали прекрасную песню - "Усталая подлодка". Но эта песня - о современных подводниках. И очень обидно, что о подводниках военного времени такой песни пока нет.

Держать порох сухим!

Трудно описать то чувство счастья и спокойствия, которое владело нами в первые дни мира. Будущее представлялось светлым и безоблачным. И какое потрясение испытал я, когда прочитал в газетах статью, комментировавшую речь бывшего премьер-министра Англии Уинстона Черчилля, произнесенную им в американском штате Миссури, в городе Фултоне, 5 марта 1946 года. Речь эта была пронизана ненавистью к Советскому Союзу, к странам народной демократии. Именно тогда была пущена в ход фраза о пресловутом железном занавесе, который якобы опустился на наш континент от Штеттина на Балтике до Триеста на Адриатике.

И это было сказано в то время, когда не прошло и года со дня окончания невиданных в истории человечества сражений, когда дымились еще руины городов и сел, когда не всю кровь, пролитую в битвах, впитала в себя земля. Черчилль призывал к созданию альянса империалистических государств против социалистических стран. И его призыв, как известно, не остался без внимания, а в конечном счете вылился в создание агрессивного блока НАТО.

В то же время стал нарастать атомный шантаж. Соединенные Штаты Америки, обладая монополией на атомное оружие, старались извлечь из создавшейся обстановки политические и экономические выгоды. Наращивалось вооружение, строились военные базы. Наступил период, который с легкой руки одного из американских журналистов был назван "холодной войной". И кто мог поручиться, что война холодная не перерастет в горячую?

Недавно были опубликованы секретные директивы американских администраций в период между 1945 и 1960 годами. Из них явствует, что Вашингтон с самого начала "атомного века" стремился обеспечить себе ядерное превосходство

с целью шантажа всего мира, активно готовился к ядерной войне и зарезервировал за собой особое "право" первым применить это оружие для нанесения массированного удара по СССР.

В соответствии с заложенными президентом США Трумэном основами такой политики нанесение первого ядерного удара по Советскому Союзу провозглашалось первоочередной задачей США. Уже в 1946 году Пентагон разрабатывал планы осуществления наиболее эффективной атомной бомбардировки СССР.

В этих условиях Коммунистическая партия и Советское правительство, естественно, не могли оставаться безучастными к происходящему. Было ясно, что заботу об укреплении обороноспособности первого в мире социалистического государства ни в коем случав нельзя снимать с повестки дня, тем более что еще были свежи в памяти все ужасы, связанные с вторжением фашистских полчищ на нашу территорию-Конец войны, как я уже писал, застал меня в финском порту Турку. Здесь базировался дивизион, в который входила наша "М-90". Поговаривали, что скоро уйдем в свои базы, но дело это затягивалось, так как происходило интенсивное траление: Балтику очищали от мин. Командование использовало это время для активной боевой подготовки подводных лодок. Паш дивизион под командованием капитана 1 ранга А. Е. Орла вышел для проведения учебных торпедных атак в Ботническом заливе. Видимо, это решение диктовала обстановка.

В июле накануне Дня Военно-Морского Флота дивизион был собран на рейде Хельсинки. Подошла плавбаза "Смольный", затем тральщики, и вот, вытянувшись в длинную кильватерную колонну, мы двинулись в Таллин.

Как раз по линии Хельсинки, Таллин проходил нарген-порккалауддский противолодочный рубеж. Мы шли вдоль линии, которая совсем недавно отгораживала подводников Балтийского флота от балтийских просторов. И, глядя на свинцовую непроницаемую воду, мы с грустью вспоминали боевых товарищей, погибших в годы войны.

В Таллине встретили День Военно-Морского Флота. ,0н отмечался впервые после четырехлетнего перерыва. Праздник прошел без особых торжеств. Были подняты флаги расцвечивания, моряки надели парадную форму, на кораблях провели беседы.

Затем наш путь пролегал далее, с кратковременным заходом в Лиепаю приморский город, который уже в первые дни войны оказал фашистам упорное сопротивление. Здесь же до самых последних дней войны велись ожесточенные бои с прижатой к морю Курляндской группировкой противника.

Ошвартовавшись в порту, мы увидели множество разбросанных пушек, пулеметов, автоматов. Но еще больше оружия покоилось на дне моря. Об этом мы узнали случайно.

Краснофлотец Кусайло, пробегая по узкой сходне с причала на лодку, поскользнулся и выронил автомат. Тотчас был вызван водолаз. Надев скафандр, он ушел под воду и вскоре подал сигнал: "Поднимайте!" Моряки потянули пеньковый трос и вытащили наверх автомат. Но не наш, а немецкий. А водолаз подавал сигналы один за другим. Количество оружия на пирсе росло, однако нашего автомата не было. Наконец из воды показался и он.

К этому времени скопилась целая гора различных автоматов, винтовок, гранат и другого оружия. И собраны они были только с небольшого пятачка морского дна у причала! Сколько же оружия находилось в других местах!

А страна в те дни жила мирной жизнью: восстанавливались разрушенные города и села, на новую ступень поднималось народное хозяйство. Демобилизованные фронтовики возвращались в родные края. Уходили с кораблей и отслужившие срок моряки. Торжественным и трогательным было прощание.

Собрались мы однажды всем экипажем лодки в кубрике плавбазы. Вспоминали боевые походы. Демобилизованные наказывали новичкам, чтобы крепили и приумножали традиции, родившиеся в годы войны. А сами горячо заверяли партию и правительство, что и на мирном фронте будут верно служить Отчизне.

Затем экипаж был построен на борту подводной лодки. Увольнявшимся в запас вручили немудреные подарки - гостинцы для семей из корабельного запаса. Моряки прощались с кораблем, как с живым существом. У многих на глазах были слезы...

Постепенно менялся и офицерский состав. Уходил на другую должность командир БЧ-5 инженер-капитан 3 ранга Михаил Иванович Колушенков, с которым я так славно сработался. В задушевной беседе поделились сокровенным. Михаил Иванович был старше меня почти на восемь лет. Он признался, что на первых порах относился ко мне, как к молодому командиру, весьма настороженно. Но от похода к походу сомнения его постепенно развеивались.

Михаил Иванович вспомнил, как в феврале сорок пятого ночью, и при плохой видимости, нас едва не таранил эсминец. Мы тогда чуть не погибли: при срочном погружении произошла задержка, лодка словно не захотела уходить под воду.

- Дело прошлое, а ведь я тогда сплоховал, - признался Михаил Иванович. - В спешке не вовремя открыл кингстоны

цистерн главного балласта. В этом и была причина!

- Мне это известно, - признался и я. - А не упрекал вас потому, что видел - все произошло случайно.

Впоследствии мы много раз встречались с Колушенковым в Ленинграде.

Вскоре наша служба вошла в новое русло. Появилось молодое пополнение. Началась боевая подготовка.

В начале 1946 года лодка была передана в состав 8-го флота, а в моем служебном положении произошли изменения.

Тут, пожалуй, самое время заглянуть в прошлое.

Как я уже рассказывал, в сентябре 1941 года над Балтийским флотом нависла угроза уничтожения. Именно тогда англичане пообещали в случае затопления наших кораблей частично возместить после войны причиненный ущерб. На что И. В. Сталин ответил: "Не может быть сомнения, что в случае необходимости советские корабли в Ленинграде действительно будут уничтожены советскими людьми. Но за этот ущерб несет ответственность не Англия, а Германия. Я думаю поэтому, что ущерб должен быть возмещен после войны за счет Германии"{7}.

Вот сколь неколебимой была у нашего правительства вера в победу над врагом в тот крайне тяжелый, если не критический, период. И эта вера не только передавалась всем советским людям. Она являлась реальной могучей, воодушевляющей силой...

В один из дней в начале 1947 года меня вызвал командир части С. Б. Верховский.

- Думаем назначить вас командиром трофейной подводной лодки, - без предисловий сказал он. - Как вы на это смотрите?

Я поблагодарил за доверие: переход на большую лодку был повышением. Однако, честно говоря, подобная перспектива не очень прельщала меня.

Как известно, в конце 1945 года по специальному соглашению правительств СССР, США, Англии и Франции был произведен раздел флотов поверженных государств - Германии и Италии. Процедура эта происходила путем жеребьевки. В цилиндр бросались свернутые в рулончик бумажки с названиями кораблей, и представители союзных стран (от нас - адмирал Гордей Иванович Левченко) поочередно доставали эти бумажки. Не буду перечислять, что получили мы: были и линкор, и крейсера, и эсминцы, и тральщики. Скажу лишь о подводных лодках. К нам на Балтику прибыли несколько лодок VII серии средним водоизмещением до 530 тонн, одна (океанская) IX серии водоизмещением до 740 тонн, часть лодок XXI серии (это были новые, построенные в течение 1943-1945 годов, корабли с мощными аккумуляторными батареями) и одна малая - XXIII

серии, также с усиленной аккумуляторной батареей.

С помощью таких лодок, применяя бесследные самонаводящиеся акустические торпеды, фашисты рассчитывали переломить в свою пользу ход битвы за Атлантику.

В течение октября - ноября 1945 года лодки и надводные корабли бывшего фашистского флота прибывали на Балтику. Один из таких кораблей - плавбазу подводных лодок "Отто Вунши" командование поручило перевести моему бывшему командиру Дмитрию Климентьевичу Ярошевичу.

Впоследствии он рассказывал, что принял плавбазу в Ростоке. Экипаж оказался разношерстным: в нем числились не только немецкие моряки, но и, в качестве инструкторов, английские, а также американские. От них наш советский экипаж и принимал на ходу корабль.

Когда плавбаза, за которой в кильватер тянулись трофейные подводные лодки, вышла в море, Дмитрий Климентьевич задал курс от острова Борнхольм в нашу базу. Но английские офицеры тотчас развернули свои карты:

- Этим курсом идти нельзя. Здесь минные поля. Ярошевич усмехнулся. Он избороздил этот район вдоль и поперек и знал наверняка, что мин тут нет. В подтверждение Ярошевич показал им советскую карту, на которой на этом участке минные поля не значились.

Англичане ничего не ответили. Но вскоре Ярошевич увидел, что они все, как один, появились на верхней палубе в спасательных жилетах. Видимо, не поверили советскому офицеру и в случае подрыва на мине приготовились прыгать в воду. Так и простояли они наверху до самой базы.

Что касается лодок, то, не к чести наших бывших союзников, лодки передавались нам не в лучшем виде. Следуя из портов Норвегии и Англии, сдающие команды выбрасывали за борт документацию, некоторую аппаратуру, описания механизмов и систем.

Конечно, нашим подводникам, не зная в деталях устройства кораблей, нелегко было приступать к их эксплуатации: трудности подстерегали на каждом шагу.

И все же советские моряки - подводники и надводники - справились с возложенной на них ответственной задачей. В кратчайшие сроки на ходу, в море, они освоили основные системы кораблей - двигатели, энергетику, управление - и успешно выполняли свои обязанности.

- Не иначе как русские укомплектовали приемные команды исключительно офицерами, - говорили англичане.

Ничего похожего, естественно, не было. Просто наших

моряков отличали и хорошая техническая подготовленность, и чувство высочайшей ответственности за порученное дело.

Справедливости ради должен сказать, что существенной, принципиальной разницы в оснащении немецких и советских подводных лодок не было.

По качеству наше торпедное оружие, средства связи и навигации не уступали немецким, а по живучести советские лодки значительно превосходили трофейные, имевшие очень малый запас плавучести. Думается, объяснялось это следующими причинами: массовое строительство подводных лодок во второй половине войны, а также острая нехватка стратегических материалов (медь, олово, свинец) вынудили фашистов строить подводные лодки, рассчитанные на малый срок службы. Так, например, системы воздуха высокого давления у них были из стальных, обмедненных изнутри трубок. Поэтому при незначительных боевых повреждениях и коррозии магистрали быстро утрачивали герметичность.

Было на немецких лодках и нечто новое. Например, с 1943 года их стали оснащать системой "шнорхель", которая предназначалась для обеспечения более длительного пребывания под водой. С помощью шнорхеля решалась задача движения в подводном положении под дизелями, что по замыслу немецких конструкторов уменьшало потери от противолодочных сил (особенно авиации), уже оснащенных к тому времени радиолокационными средствами.

Однако система полностью не оправдала возлагавшихся на нее надежд. При выдвинутом шнорхеле уменьшалась скорость хода до 6-8 узлов и ухудшалась маневренность. Тем не менее имелись, разумеется, и преимущества. Система позволяла действовать в непосредственной близи от баз и портов противника. Чем и воспользовались гитлеровцы. В конце войны у побережья Англии начались, как известно, активные действия их лодок.

Другое качественное отличив немецких лодок от наших заключалось в том, что на советских управление рядом механизмов и устройств было пневматическим или электрическим, а у них частью механизмов управляли гидравлические устройства. С помощью гидравлики поднимались и опускались выдвижные устройства, осуществлялось управление рулями.

И последнее. Нас, советских моряков, поразил такой факт. Каждый немецкий подводник имел на корабле свой рундучок (шкафчик), непременно запиравшийся на ключ!.. Видно, частнособственническим индивидуализмом, присущим

капиталистическому обществу, была пронизана и жизнь экипажей лодок, даже в условиях боевых походов.

И вот в командование такой лодкой - "Н-26" IX серии - я и вступил в начале 1947 года. Для этого мне пришлось сдать подводный корабль, которым тогда командовал, и отправиться в Хельсинки, где базировалась часть дивизиона трофейных подводных лодок, находившихся в ремонте на финском заводе. Командовал дивизионом бывший командир "Щ-407" капитан 2 ранга Павел Иванович Бочаров, с которым я был знаком во время войны.

Бочаров встретил меня по-дружески. Однако во время инструктажа я не уловил в его голосе оптимистических ноток: "Принимайте корабль... Конечно, это не "катюша", но ведь на безрыбье..." - и так далее в том же духе.

Я понял скрытый смысл его слов, когда мы вышли на верхнюю палубу зафрахтованного финского пароходика "Айхона", где жили экипажи и где у борта находилась и моя трофейная лодка.

Взглянул на нее, и сердце тоскливо сжалось. Вид лодки был жалкий. Корпус проржавел, а широкая верхняя палуба, покрытая деревянными брусками, в некоторых местах даже провалилась. Не лучше оказалось и внутри. Состояние приборов и механизмов было прямо-таки удручающим. Правда, лодка находилась в ремонте, но, как я вскоре понял, велся он неважно.

В общем, корабль не понравился мне. Не лежала душа и к трофейному оружию. Нередко мелькала мысль: "Не та ли это лодка, с которой встретилась наша "Щ-310" в первые дни войны? А может, другая, обнаруженная на испытательном полигоне в районе Данцига? Или та, которую мы засекли уже с "малютки" зимой сорок четвертого?"

Однако лодка есть лодка. И в тот период, когда далеко еще не был восполнен пробел, нанесенный войной нашему подводному флоту, трофейные корабли являлись определенным подспорьем для поддержания боевой готовности флота на должном уровне, ведь обстановка в мире не располагала к благодушию.

Быстрота и качество ремонта лодки во многом зависят от ее офицеров, но особенно от командира электромеханической боевой части. Он - главный специалист по всем инженерным вопросам, он и консультант, и контролер, обязанный не только умело направлять деятельность своих подчиненных, всего экипажа, но и активно влиять на персонал судоремонтного завода.

Командир БЧ-5 на лодке, в командование которой я вступил,

был добросовестным офицером. Но не чувствовалось в нем огонька. На мой взгляд, он относился к категории людей, которые предпочитают находиться в тени, где, как известно, нет места ни победам, ни поражениям.

Я не сторонник частой смены кого-либо из членов экипажа. Коллектив становится монолитным ые сразу. Требуется время, чтобы люди притерлись друг к другу, чтобы у них выработалось единое мышление, родилось взаимопонимание. А частая смена личного состава, особенно офицеров, конечно, замедляет этот процесс. Но в данном случае я предпринял все меры, чтобы заменить старшего механика. Лодку требовалось как можно скорее выводить из ремонта, а сдвинуть дело с мертвой точки мог только человек энергичный и инициативный, безукоризненно знающий технику.

И такой офицер вскоре прибыл к нам. Это был инженер-старший лейтенант В. Яковенцев. Новый командир БЧ-5 взялся за дело очень горячо. Умело расставил людей, четко наметил каждому фронт работ. Быстро нашел механик и общий язык с рабочими и инженерно-техническим персоналом судоремонтного завода. Дело пошло на лад.

Имея такого надежного помощника, я смог направить основные усилия на отработку организации и на изучение корабля. Но здесь встретилась масса трудностей. Команды союзников, которые переводили корабль в наши базы из Англии, как я уже упоминал, уничтожили документацию, описания приборов и механизмов. А без них разобраться в незнакомой технике нелегко. Трудно также расписать личный состав по боевым постам и командным пунктам, то есть составить боевые и повседневные расписания.

В общем, насколько помню, пришлось решить немало мелких и крупных головоломок.

Серьезные хлопоты доставил нам, например, пресловутый шнорхель. При подготовке корабля к подводному ходу под дизелями, как ни поднимем выдвижную шахту - внутрь лодки хлещет вода. Откуда? Понять- не можем, ведь ни чертежей, ни описаний - нет! Но богат русский народ людьми пытливыми, сообразительными, как мы говорим - умельцами. Командир отделения мотористов старшина 2-й статьи Афанасьев детально обследовал систему и предложил поставить под стопор выдвижного устройства прокладку. И что же? Течь прекратилась.

А сколько пришлось решить проблем при освоении немецкого торпедного оружия! Прежде чем подготовить его к использованию, командир БЧ-3 старший лейтенант Г. А. Горбунов прощупал и промерил каждый винтик в парогазовой торпеде

"Ж-7А" и в бесследной электрической "Ж-7Е". Повозился он и с торпедными аппаратами: они отличались от наших. Кстати, именно в этих аппаратах оригинально была решена задача беспузырной стрельбы, что в немалой степени способствовало скрытности производства атак. Торпеда выталкивалась из аппарата поршнем, и сжатый воздух, который двигал этот поршень, уходил не в воду, а внутрь лодки, а потому не вспучивал на поверхности моря пузырь.

Из штурманского вооружения наибольшие хлопоты, пожалуй, доставил лаг. В отличие от наших он был гидродинамический. Скорость корабля определялась путем замера давления встречной струи воды. Такой лаг требовал сложной регулировки, но наши умельцы и здесь сказали свое веское слово. Например, регулировку ртутного стабилизатора они провели своим, оригинальным и весьма эффективным способом.

Наряду с ремонтом и освоением техники полным ходом шла отработка боевой и повседневной организации. Под руководством помощника командира старшего лейтенанта Н. Я. Петрухина составлялись корабельные расписания. В них четко определялась деятельность всего личного состава по боевой тревоге, по повседневным расписаниям в борьбе за живучесть, а также другие действия корабля. Немало поработал и заместитель командира по политической части старший лейтенант А. А. Терентьев. Он сделал многое, чтобы наш экипаж день ото дня сплачивался и креп.

По окончании ремонта в начале 1948 года лодка и, естественно, экипаж были полностью подготовлены к отработке задач боевой подготовки в море. В то время наша часть входила в один из двух Балтийских флотов, а именно в 8-й. Командовал им вице-адмирал Федор Владимирович Зозуля.

Да, еще в начале 1946 года произошло разделение Балтийского флота. Вместо одного стало два - 4-й и 8-й. Следовательно - два штаба, два тыла и вообще всего по два, кроме сил флота, ведь простым распоряжением количества боевых кораблей не удвоишь!

Чем это объяснялось - сказать трудно. Но бывший в то время Народным комиссаром ВМФ адмирал флота Н. Г. Кузнецов, как он пишет в своих мемуарах, категорически возражал против разделения.

Разумеется, он был прав. Флот - это не только корабли. Это сложнейший организм с массой различных учреждений: административными органами, многочисленными обеспечивающими службами, тылом. Существуют пропорции численности личного состава частей и соединений флота, а также

обеспечивающих их береговых частей. Когда же это "береговое" число удваивается, а число боевых единиц остается прежним, то вряд ли такое мероприятие усиливает мощь флота. Скорее - наоборот. Административная надстройка усложняет управление, понижает оперативность, плодит излишние штаты. Впоследствии такое разделение упразднили - и все стало на свое место.

И тут еще раз хочется вспомнить добрым словом Николая Герасимовича Кузнецова, вспомнить его принципиальность, твердость, его прямоту. Остается все меньше людей, которые знали его, лично общались с ним. Тем более ценны их воспоминания об этом незаурядном человеке.

Мне нередко приходится встречаться с адмиралом в отставке С. Е. Захаровым. Семен Егорович - человек экспансивный, энергичный. Несмотря на далеко не юношеский возраст, в нем, как и многие годы назад, чувствуется комсомольский задор, боевитость. В довоенные годы С. Е. Захаров служил в Главном политическом управлении Красной Армии, был вторым секретарем ЦК ВЛКСМ, затем партия направила его на Дальний Восток, где он занял высокий пост - члена Военного совета Тихоокеанского флота.

Захаров встречался со многими видными деятелями нашего государства - И. В. Сталиным, К. Е. Ворошиловым, А. А. Ждановым, А. А. Андреевым, В. К. Блюхером. Семен Егорович трудился вместе с известными советскими флотоводцами, хорошо знал И. С. Юмашева, А. Г. Головко, Г. И. Левченко, Н. Е. Басистого и других.

Работал Захаров и вместе с Н. Г. Кузнецовым, в должности члена Военного совета - начальника Главного политуправления Военно-Морского Флота.

Недавно я встретился с Семеном Егоровичем. Разговор шел о военно-патриотическом воспитании молодежи. Захаров часто выступает в школах и институтах, на заводах и фабриках, в колхозах. И всюду - он страстный пропагандист идей защиты социалистической Отчизны, советского образа жизни.

Мы говорили в основном о сегодняшних делах, но коснулись и прошлого. Я спросил, читал ли он вышедшую недавно книгу В. Рудного "Готовность No 1".

- Конечно, - ответил Семен Егорович. - Мог ли я не прочитать о человеке, которого знал с тридцать восьмого и с кем работал не один год?

- Каково ваше впечатление?

- Думаю, автор сделал большое дело. Личность Кузнецова, поставленного партией и правительством во главе отечественного Военно-Морского Флота в один из самых ответственных периодов

в жизни нашего государства, заслуживает того, чтобы он остался в памяти поколений. И книга Владимира Рудного сыграет в этом отношении свою роль.

- А прав ли Рудный, когда пишет, что Кузнецов испытывал "робость" перед непререкаемыми авторитетами?

- Тут он не точен, - сказал Захаров. - Я, например, согласен с вице-адмиралом запаса Григорием Григорьевичем Толстолуцким, который опубликовал в "Морском сборнике" рецензию на эту книгу. А он подчеркнул, что когда дело касалось интересов флота, то Кузнецов всегда был тверд в своих взглядах и выводах, страстно отстаивал их в любых инстанциях, сколь бы высокими они ни были. И еще. Он всегда защищал своих подчиненных, если те попадали в сложные жизненные переплеты.

- Говорят, он питал слабость к командирам кораблей?

- Да, он выделял командиров кораблей. К ним у него было отношение особое, я бы сказал, отеческое. Я немало поездил по флотам с Николаем Герасимовичем и не переставал удивляться: он знал буквально каждого командира по имени и отчеству, знал его сильные и слабые стороны, его возможности.

Наш разговор о флотской службе, о ветеранах флота затянулся до глубокой ночи. Многое, правда, было мне уже известно, но о многом я услышал от Семена Егоровича впервые. Поскольку же сам Захаров человек пишущий, то, думаю, он в своих воспоминаниях подробнее и лучше расскажет и о событиях того времени, свидетелем которых ему посчастливилось быть...

После завершения ремонта и нескольких контрольных выходов в море я смог доложить командованию, что трофейная подводная лодка "Н-26" экипажем полностью, освоена. Вскоре мы отработали и успешно сдали первые курсовые задачи, в том числе с использованием торпедного оружия. Наступило время генеральной проверки нашей боеготовности.

Свой первый учебно-боевой экзамен мы держали на большом флотском учении летом 1949 года. Задача была такова: в составе группы подводных лодок обнаружить и атаковать отряд кораблей "противника". Как видно, уже в самой постановке задачи учитывался опыт Великой Отечественной войны, ведь в довоенное время мы не действовали в составе групп.

И я, и весь экипаж понимали, что по результатам этого учения будет дана оценка нашему большому и напряженному труду. Поэтому готовились очень тщательно. Провели много учений и тренировок.

Наконец отданы швартовы. Глубокой ночью лодка выходит в назначенный район, где, в последний раз обозрев горизонт с помощью приборов радиолокации, я командую погружение.

Не буду описывать, как томительно тянулись часы поиска. Но в отличие от военного времени мы действовали не в одиночку. И это вскоре почувствовалось. При очередном подвсплытии от одной из лодок ударно-разведывательной группы было получено по радио сообщение, что обнаружен крупный отряд надводных кораблей "противника".

Тотчас прокладываем курс ему на пересечку. Приказываю штурману произвести расчеты, с тем чтобы выйти к отряду на встречном курсе (сказывается лунинская школа!). Кстати, сам капитан 1 ранга Лунин, наш командир части, находится на одном из кораблей отряда - на плавбазе "Иртыш".

Часа через полтора на горизонте показалась могучая армада. Впереди линейный корабль "Октябрьская революция". Спутать его силуэт нельзя ни с каким другим: такого мощного корпуса с изогнутой носовой трубой не имел ни один другой корабль. В свое время линкоры этого типа являлись шедевром кораблестроительного искусства и были гордостью русского флота. В их создании участвовал талантливый русский кораблестроитель академик Алексей Николаевич Крылов, ставший в советский период Героем Социалистического Труда. Он ввел в конструкцию корабля ряд технических новшеств, нашедших затем применение в мировой практике кораблестроения.

Конечно, к середине пятидесятых годов эти линкоры уже стали устаревать, но было еще рано играть по ним реквием.

За линкором следовал крейсер "Киров", далее - эскадренные миноносцы, затем вспомогательные корабли, в числе которых находилась и плавбаза "Иртыш". Именно этот корабль являлся для меня самой желанной целью. В инструкции на учение командирам подводных лодок указывалось, чтобы атаки с выпуском торпед проводились по возможности именно по плавбазе.

События разворачивались, как в остросюжетном фильме. Подводная лодка и отряд кораблей довольно быстро сблизились, и я почувствовал то напряжение, какое всегда охватывало меня в ответственные минуты. Испытал такое ощущение, будто внутри туго-натуго закручивается пружина, готовая с силой развернуться в любую минуту.

Напряжение испытывал и весь экипаж. Я знаю это совершенно точно. В отсеках - мертвая тишина, которую кто-то из поэтов очень метко назвал звонкой: скажи шепотом слово, и оно набатом загрохочет внутри прочного корпуса. Первая атака - на линкор. Без выпуска торпед. Определяю курс и скорость цели. Рассчитываю по таблицам необходимые данные и ложусь на

боевой курс. Последние команды: "Товсь!.. Пли!"

Штурман отмечает на карте точку залпа: отсчет лага, время. Именно оно будет служить главным критерием при определении успешности атаки. Новый заход. На крейсер "Киров". Снова расчеты, маневры. Еще условный залп и еще расчеты для надежного поражения цели.

А вот и плавбаза "Иртыш". Атаковать ее надо с фактическим пуском торпед. Условия максимально приближены к действительным, боевым. В перекрестие перископа вижу левую скулу плавбазы. Она шаровой глыбой наплывает на нас. Пока все нормально. Внезапно "Иртыш" делает крутой поворот. Все мои расчеты летят кувырком. Да, видно, не зря на плавбазе находился сам Лунин. Необходимо скорее поворачивать и нам, чтобы снова выйти на носовые курсовые углы "противника".

Негромко командую:

- Лево руля!

Краем глаза вижу, как рулевой быстро перекладывает руль. Мои команды рулевые исполняют мгновенно. Знаю, что и остальные моряки, каждый член экипажа готовы по первому моему слову, жесту, движению бровей буквально броситься на выполнение необходимой операции. Все понимают - от быстроты и четкости их действий зависит победа в бою. Пусть учебном, но очень ответственном, ведь подводится итог большому труду.

Плавбаза делает еще несколько поворотов - вправо и влево от генерального курса. Но я уже уловил их закономерность. Каким-то шестым чувством начинаю предвидеть очередной поворот плавбазы и заблаговременно выхожу опять-таки на ее носовые курсовые углы.

Терпение и еще раз терпение. Наконец дистанция позволяет произвести залп, да и позиция благоприятная. Не теряя драгоценных секунд, командую:

- Залп!

Убедившись, что торпеды пошли хорошо, приказываю нырять на глубину. Чувствую ни с чем не сравнимое облегчение. Будто гора с плеч. Но каков результат атаки? Этот вопрос волнует всех на лодке.

Согласно инструкции, через 30 минут всплываем на поверхность. Отряд боевых надводных кораблей на горизонте, вспомогательные суда ближе, и в бинокли хорошо видны флажные сигналы на мачте "Иртыша". Сигнальщик читает:

- С нашими позывными сигнал "Добро".

Известие мгновенно распространяется по кораблю. Все моряки очень довольны: сигнал означает, что наша торпеда прошла точно под целью и, следовательно, атака оказалась

успешной!..

До конца года продолжалась интенсивная боевая учеба. Подводные лодки принимали участие во всех учениях флота. Росло наше боевое мастерство. Не знал я тогда, что этот заполненный интенсивным плаванием год будет для меня последним годом пребывания на столь полюбившейся сердцу Балтике.

На вахте океанской

Крутой вал надвинулся на подводную лодку. Она поднялась на его гребень и затем по склону, как в пропасть, ринулась вниз. Нас, находившихся на ходовом мостике, в который уже раз, окатило соленой водой.

- Справа 10 открылся остров Атласова с вулканом Алаида, - звонко доложил сигнальщик, отряхиваясь, словно утка, от брызг.

Я вскинул бинокль к глазам и увидел на горизонте острую темно-фиолетовую вершину вулкана Алаида.

Да, это не Балтика. Это был Великий, или Тихий, океан, точнее, одно из его морей - Охотское. По нему шла подводная лодка, которой я теперь командовал. Мое назначение на Тихоокеанский флот, как это сплошь и рядом случается в жизни военного человека, произошло неожиданно.

На Балтике мои дела шли хорошо. Кампания 1949 года экипажем трофейной лодки была завершена успешно. Мы завоевали приз за торпедные стрельбы, личный состав был награжден подарками, а я получил серебряный портсигар.

На корабле сложился хороший офицерский коллектив, с которым у меня был тесный контакт и полное взаимопонимание, особенно с заместителем по политической части капитаном 3 ранга Петром Филимоновичем Никитюком, сменившим А. А. Терентьева.

За два года интенсивного плавания, отработки различных задач боевой подготовки полностью была освоена материальная часть корабля, оружие, техника. Отшлифованы действия по корабельным расписаниям и инструкциям на всех боевых постах и командных пунктах. Каждый матрос и старшина имел книжку - "Боевой номер", где в лаконичной форме перечислялись обязанности по боевой тревоге, по готовностям, обязанности по авральным и повседневным расписаниям.

Наши умельцы ввели в строй и наладили эксплуатацию таких новых для нас в то время средств, как радиолокация и радиотрансляция. Отработали также маневры корабля в подводном положении под дизелями и уход из-под РДП (работа дизеля под водой) - так мы назвали немецкий шнорхель.

Весной 1946 года нормализовалась и семейная жизнь: жена

возвратилась с Карельского фронта, родилась дочь Нина. В общем, шли нормальные мирные будни. Казалось бы, жить да поживать после всех перипетий военного лихолетья.

Но в начале пятидесятого года - вызов к командиру соединения капитану 1 ранга П. А. Сидоренко.

- Поступил приказ, - сказал он, поднимая указательный палец кверху, что означало: приказ самого высокого начальства. - Вы назначаетесь на Тихоокеанский флот командиром "щуки".

Не скрою, назначение командиром "щуки" задело мое самолюбие. На Балтике я командовал большой лодкой, а эта - средняя. Кроме того, как мне было известно, этот корабль, построенный в начале тридцатых годов, не шел ни в какое сравнение с теми, на которых я служил в войну и после войны. К тому же он имел устаревшую, изношенную технику. А кому хочется служить на дряхлом корабле!

- За что понижение? - спросил я после недолгого раздумья.

- Не знаю, - пожал плечами Сидоренко. - Аттестованы вы самым положительным образом. Будете проезжать через Москву, зайдите в Управление кадров Военно-Морского Флота, - посоветовал он.

Приказ есть приказ. Его выполняют, а не обсуждают. И все же, для интереса, решил зайти в Управление кадров. Объяснение с кадровиком осталось в памяти на всю жизнь. Не дослушав вопроса, он резко и бестактно оборвал меня. Хотя мы с ним были в равном звании - оба капитана 3 ранга, с той лишь разницей, что, судя но орденским планкам на кителе, он не служил на действующем флоте. Кадровик, видимо, привык в какой-то мере распоряжаться судьбами офицеров и почувствовал вседозволенность во взаимоотношениях с людьми, поэтому и мне читал мораль менторским тоном.

Не знаю, чем бы закончился разговор (я чувствовал, что моему терпению приходит конец), если бы в кабинет не вошел капитан 2 ранга Маленкин, начальник офицера-кадровика. Строго взглянув на подчиненного, он разъяснил мне, что я назначаюсь на "щуку" временно и что при появлении вакансий на большой лодке буду немедленно переведен туда. Замечу, кстати, что впоследствии слова Маленкина не разошлись с делом, все сложилось именно так, как он говорил...

Долго добирался я с семьей до нового места службы. Это сейчас в считанные часы можно долететь из Москвы до Дальнего Востока. А тогда наше путешествие длилось целый месяц. Последний его этап мы провели на теплоходе.

Уже во время этого первого пассажирского плавания я невольно ощутил всю грандиозность театра, на котором

предстояло служить. Поражали не только его масштабы, поражала и щедрость природы и ее необычность. Морская граница здесь протянулась более чем на 15 тысяч километров. Можно ли мысленно охватить подобное расстояние!

А сколько славных страниц вписано здесь в отечественную историю при защите наших дальневосточных рубежей от японских, американских, английских, французских интервентов! Мужественно боролись тихоокеанцы в годы установления Советской власти на Дальнем Востоке. Проявили массовый героизм во время Великой Отечественной войны, а также защищая на сухопутье Москву и Сталинград, храбро сражаясь в составе бригад морских пехотинцев на других фронтах. А ряд подводных лодок, как было сказано раньше, совершив поход через два океана, принимали активное участив в боях на Северном флоте. Когда же в 1945 году развернулись бои на Дальнем Востоке, моряки-тихоокеанцы внесли достойный вклад в разгром милитаристской Японии.

И не случайно Коммунистическая партия и Советское правительство, учитывая складывавшуюся международную обстановку, в пятидесятых годах сочли необходимым укрепить Тихоокеанский флот не только кораблями, но и прошедшими через войну флотскими кадрами. В их числе оказался и, я.

Теплоход "Сибирь" вошел в Авачинскую губу глубокой ночью. Уже тогда, в довольно густой тьме, почувствовалась ее просторность, к которой я не привык на Балтийском театре. Поражало в море огней. По всему берегу, насколько хватало взгляда, они сверкали жемчужными россыпями. Какой, должно быть, большой город Петропавловск-Камчатский, подумалось в тот момент.

Однако, когда рассвело, я, взглянув на берег, испытал разочарование. Ожидал увидеть массу зданий, а их не было. Только в центре города высились редкие двух- и трехэтажные здания, на сопках же виднелись островерхие домишки, напоминавшие юрты кочевников.

В Петропавловске мы пробыли недолго. Примерно через час теплоход отправился дальше.

Сразу после прибытия к новому месту службы я, как требует того Корабельный устав, представился командиру соединения капитану 1 ранга Василию Ивановичу Савичу-Демянюку. Он держал свой флаг на плавбазе "Саратов", переоборудованной из товарно-пассажирского парохода.

Рядом стоял, также переоборудованный под плавбазу лодок, старый товаро-пассажирский теплоход.

Первое впечатление от встречи с командиром соединения не

очень воодушевило. Разглядывая меня в упор из-под густых нахмуренных бровей, он спросил строгим командирским голосом:

- Вы один?

- Нет. С семьей. Жена и дочь сидят на чемоданах на пирсе.

- Почему не дали телеграмму, что прибываете с семьей? - спросил Савич-Демянюк еще строже.

Соблюдая такт, я пояснил, что не привык оповещать о своем прибытии телеграммами. Волосы, которые у Василия Ивановича торчали ежиком, казалось, ощетинились в мою сторону.

- Считайте, что вам повезло. Разместим пока вашу семью в комнате офицера, семья которого в отъезде. А потом будет видно. С жильем здесь не только трудно - его попросту нет...

Впоследствии под командованием В. И. Савича-Демянюка, который вскоре стал контр-адмиралом, я прослужил не один год. Василий Иванович не у всех вызывал симпатию. Но я по сей день храню к нему глубочайшее уважение. Человек он был необыкновенной строгости, бескомпромиссной требовательности и высочайшей деловитости.

В этом я убедился в первые же дни. В самое короткое время Василий Иванович решил все мои проблемы: разместил семью, ввел меня в курс дела и буквально через несколько дней отправил в длительную командировку.

- Вы назначаетесь командиром на "щуку", - инструктировал он меня. - Лодка сейчас в ремонте на одном ив дальневосточных заводов. Сегодня ваш предшественник сообщил телеграммой, что ремонт успешно завершен. Отправляйтесь на завод, принимайте корабль, организуйте необходимые испытания и приводите лодку к месту постоянного базирования...

-И вот я возвращаюсь в базу.

Остров Атласова неторопливо проплывает мимо нас по правому борту. Его невозможно спутать ни с каким другим. Правильным усеченным конусом остров взметнулся вертикально вверх на два с половиной километра. Прекрасный ориентир для моряков. Он возвещает о том, что мы приблизились к Курильской гряде. Уже виден остров Парамушир, а справа от него - остров Маканруши с мысами, которые носят характерные названия: Утренний, Полуденный, Вечерний, Полуночный. По этим мысам можно точно определить, с какой стороны находится солнце во время своего суточного движения.

Курильская гряда отделяет бурное Охотское море от Тихого океана. За время службы на Тихоокеанском флоте мне много раз приходилось видеть эти острова множество мелких и 30 крупных, растянувшихся в линию длиною 640 миль.

Климат там суровый, и плавание небезопасно. Множество

рифов, в летнее время часты густые туманы, зимой свирепствуют тяжелые штормы, во все времена года сильны приливно-отливные течения. Случаются тут и цунами. На берег, как правило в зловещей тишине, вдруг набегают огромные волны и затем уносят с собой в океан деревья, постройки, людей и суда...

Бесконечны дали Тихого океана, грандиозны и проявления стихийных процессов, происходящих на его просторах: землетрясения, извержения вулканов, цунами. А тайфуны! Мне не раз приходилось испытывать на себе их страшную силу. Рассказать о том, что происходит, трудно. Это надо увидеть. Сильнейший ветер валит с ног, огромные, высотой до 10-15 метров, волны швыряют корабль как щепку: вверх, вниз, с борта на борт. Потоки воды окатывают с ног до головы всех стоящих на ходовом мостике. Вода обрушивается ливнем и сверху, из черных туч. Сверкают молнии, грохочут океанские валы. Днем становится темно как ночью. Не поймешь - где небо, а где океан: все пронизано влагой, замешанной на крутом ураганном ветре. Зимой же это бедствие дополняется еще и обледенением: корпус обрастает толстой коркой льда, которая не дает лодке уйти на глубину.

Да, суров и многообразен Тихоокеанский театр. Морские навыки там приобретают особое значение. Нередко сталкиваешься не только с трагическими, но порой и с комическими явлениями. Осенью 1951 года одна из подводных лодок нашего соединения, которой командовал капитан 2 ранга А. П. Касаткин, должна была проверить новую аппаратуру по регенерации воздуха внутри корабля. Для этого следовало недалеко от берега лечь на грунт и пробыть под водой несколько суток. Обеспечивать испытания было предписано экипажу нашей лодки, что означало: охранять район, держать связь с командиром лодки, лежащей на грунте, и докладывать обо всем командованию соединения.

Рее шло нормально. Но на третьи сутки Александр Петрович доложил: "Результаты работы удовлетворительные, экипаж чувствует себя хорошо, но в отсеках стала повышаться температура".

Такое сообщение было явно странным. Погода стояла холодная, температура воды не превышала плюс десяти градусов по Цельсию.

- Осмотритесь внимательнее в отсеках, - сказал я. - Все ли у вас в порядке?

- Уже осмотрелись, - ответил командир. - Неисправностей не обнаружено.

На следующий день, когда командир лодки сообщил, что

температура в отсеках повысилась еще на несколько градусов и что все члены экипажа, обливаясь потом, расхаживают в трусах, было приказано прервать работу и всплыть на поверхность.

Как ни странно, и наверху в результате тщательного обследования не удалось установить причины, вызвавшие повышение температуры. И только позже стало известно, что лодка на грунте улеглась на горячий источник, который и подогревал ее...

А между тем мы приближались к базе. Мои размышления прервал штурман старший лейтенант Д. М. Фомин, поднявшийся из центрального поста на ходовой мостик.

- Товарищ командир, - доложил он, - до входа в пролив десять миль. - И после паузы добавил: - Согласно предварительной прокладке идем по плану.

"По плану! - мысленно усмехнулся я. - По плану мы должны были пройти пролив на полтора месяца раньше".

А задержка случилась по следующей причине. Телеграмма, которую зачитывал мне капитан 1 ранга Савич-Демянюк, о том, что ремонт подводной лодки успешно завершен, оказалась неверной. Мой предшественник, командир лодки, пославший такое сообщение, выдавал желаемое за действительное. Когда я прилетел в город, где ремонтировался корабль, то сразу понял: до завершения ремонта еще далековато. Да и сама обстановка встревожила меня. По всему было ясно, что ни командир корабля, ни экипаж не занимались ремонтом, а переложили всю его тяжесть на завод.

- Почему вы послали неправдивую телеграмму? - спросил я командира лодки. Ремонту-то не видно конца.

- Подумаешь, велика беда, - ответил тот, ничуть не смутившись. - Сказали, что нового командира пришлют на смену только тогда, когда закончу ремонт, А мне на Балтику надо, семья ждет. Я получил туда назначение. Не буду же ждать вечно...

Как я узнал, семья итого офицера действительно не жила на Дальнем Востоке, и его желание скорее увидеть близких по-человечески можно было понять. Но ведь такое не делается в ущерб службе!

А откровенный цинизм коллеги меня просто ошарашил. Правдивость и честность - главнейшее, неотъемлемое качество военного человека. Не случайно среди священных заповедей военной присяги честность поставлена на первое место: "торжественно клянусь быть честным".

В годы войны за нечестность расплачивались кровью. Да и в мирное время нечестность и ложь могут привести к тяжелым, порой непоправимым последствиям.

На одном из учений лодке, входившей в наше соединение, было приказано атаковать конвой "противника", а затем скрытно форсировать один из курильских проливов и перейти для несения дозорной службы в другой район. Атака прошла успешно. Однако противолодочные силы противоборствующей стороны настойчиво преследовали лодку, не позволяя ей всплыть. Для входа же в пролив надо было точно знать свое место. А как его узнаешь, если нельзя всплыть? И шли в подводном положении по счислению.

- Мне бы на минуту поднять перископ, - буквально умолял штурман командира соединения, находившегося на борту. - За это время я успею взять пару пеленгов.

И вдруг обстановка позволила на несколько минут всплыть.

- Определяйтесь, - сказал командир соединения штурману. - Только быстрее.

Тот, не помня себя от радости, быстро взял три необходимых пеленга, и лодка ушла на глубину.

Эта история могла завершиться крайне плачевно, если бы флагманский штурман, также находившийся на лодке, не почувствовал, что штурман чем-то смущен. Бросившись проверять расчеты, флагманский штурман обратил внимание, что пеленги были взяты на четыре минуты раньше, чем поднят перископ. Абсурд!

И тогда штурман лодки признался, что впопыхах забыл засечь время взятия пеленгов и проставил его наугад. Авось сойдет! Ведь с такими трудностями всплывали для определения места!

Услышав это признание, командир соединения приказал всплыть. И вовремя. Курс, определенный по счислению, вел не в пролив, а на прибрежные скалы...

Нечестность, неискренность, сокрытие недостатков или приукрашивание действительности, какими бы мотивами и обстоятельствами их ни пытались объяснить, оправдать невозможно.

Да, к сожалению, иногда приходилось сталкиваться с проявлением недобросовестности. Так случилось с моим предшественником, и я сразу потерял к нему уважение. Я не стал объясняться с ним. Не стал задерживать его с приемом и передачей дел. Он был не нужен. И в ремонте лодки, в в подготовке экипажа следовало многое начинать с азов. Что и было сделано.

Прежде всего я, не откладывая, заслушал подробные доклады командиров боевых частей и начальника медицинской службы о состоянии дел. Командир боевых частей - штурманской и связи старший лейтенант Д. М. Фомин доложил, что в основном вся аппаратура в строю, следует только проверить маневренные

элементы лодки, уничтожить девиацию магнитных компасов, а также определить поправки гирокомпаса и лага.

Старший лейтенант Р. А. Масловский - командир минно-торпедной и артиллерийской боевых частей, одновременно исполнявший обязанности помощника командира корабля, сообщил, что техника и вооружение требуют завершения ремонта и испытания на контрольном выходе в море.

Особое беспокойство вызвал доклад командира электромеханической боевой части инженера-старшего лейтенанта В. Н. Переверзева. Имея в руках ведомости ремонтных работ, он ввел меня в курс дел. Из его доклада следовало, что задержка на заводе может продлиться еще три месяца. Но этого нельзя было допустить. За такой срок изменится ледовая обстановка и не позволит нам покинуть завод.

Уяснив, что главная задержка происходит из-за отставания работ с дизелями и компрессорами, а также с работами по корпусу, мы с механиком тут же наметили решительные меры по их ускорению, чтобы сократить срок выхода из завода хотя бы месяца на полтора.

Вступив в командование, я, естественно, должен был провести смотр корабля и экипажа, а также опрос жалоб и заявлений.

Внешний вид моряков был неважный: вероятно, сказался длительный отрыв лодки от базы. Да и мой предшественник, видимо, не уделял должного внимания экипажу. Об этом свидетельствовали заявления моряков.

После всех предварительных мероприятий был установлен новый порядок проведения ремонта. Прежде всего, объем работ и сроки были заново согласованы с представителями завода. Используя опыт прежних ремонтов, я установил тесный контакт с руководством завода и рабочими. А с бригадиром судоремонтников Константином Николаевичем Афанасьевым у нас сложились просто-таки теплые отношения. Благодаря его помощи и ремонт основных механизмов, и корпусные работы пошли быстрее.

В конце рабочего дня в каждой боевой части стали непременно подводиться итоги. Командиры боевых частей обстоятельно докладывали мне о выполнении работ, соблюдении графика и о плане на следующие сутки. Подводились итоги и в конце каждой педели.

Помимо ремонта предстояло сколачивать в единый слаженный организм и экипаж. В это время прибыл на лодку новый заместитель по политической части бывший североморец Николай Николаевич Волков. Начали с укрепления дисциплины.

Мобилизовали на это важное дело всех офицеров и старшин, подключили партийную и комсомольскую организации.

Мы учитывали, что на действительную срочную военную службу призывались в то время юноши, которые в подавляющем большинстве в годы войны воспитывались без отцов. Их отцы воевали, а многие не вернулись с фронта. Такой контингент требовал особого индивидуального подхода.

Начали мы с вещей, которые, на первый взгляд, не имели прямого отношения к сплачиванию коллектива: с помощью завода на заработанные матросами деньги была приобретена для лодки новая, радующая глаз мебель. Заменили посуду. Отремонтировали и поменяли обмундирование. Матросы и старшины даже в условиях ремонта стали выглядеть аккуратными и опрятными. Все это поднимало настроение. А с хорошим настроением и служится легче.

Параллельно с ремонтом отрабатывались вопросы специальной подготовки. Здесь большую роль сыграла атмосфера здорового соперничества, которую нам с заместителем по политической части удалось создать на корабле. Она распространялась не только на подготовку корабля к бою и походу при срочном погружении, но и на качество и быстроту обслуживания механизмов. Шла активная, я бы сказал, азартная борьба за секунды. А это было очень важно для нас, ведь сразу после ремонта нам предстояло совершить переход в свою базу. В связи с этим пришлось добиться от руководства завода, чтобы испытания проводились с выходом в море, с погружением...

Как видно, ваши труды не пропали даром. И вот ужо пройдена большая часть маршрута. Во время похода шла плановая боевая подготовка. Проводились тренировки на боевых постах и командных пунктах. Отрабатывались способы борьбы за живучесть корабля и технических средств. Незадолго до подхода к базе частные боевые учения, обычно проводящиеся в масштабе боевых частей, завершились общекорабельным боевым учением, которое было насыщено сложными вводными: управление вертикальным рулем с помощью электричества и вручную, осуществление реверсов при внезапной остановке дизеля. Этот маневр особенно важен, так как обычно применяется в экстремальных условиях, чтобы избежать столкновений с судами или препятствиями.

Вахтенные офицеры выполняли множество вводных, которые предусматривали уклонение от атак противолодочных сил и проведение собственных атак. В целом учение показало, что уровень боевой подготовки личного состава довольно высок. Вскрылись, разумеется, и некоторые недоработки, . но это было

не страшно: впереди нас ждала интенсивная боевая учеба.

При проведении частных, общих и общекорабельных учений особое внимание экипажа обращалось на строгую пунктуальность и четкость действий, основанных на конкретных знаниях. Как показывает опыт, пунктуальность (это важнейшее качество военного человека) нельзя воспитать только директивами, распоряжениями. Она обретается исподволь, шлифуется в повседневных поступках и действиях, в процессе боевой учебы. Вот почему я требовал от всех подчиненных строгой пунктуальности и в выполнении приказаний, и в действиях по вводным, и во взаимоотношениях друг с другом, и в решении различных задач, и в соблюдении графиков плаваний.

Так, в этом походе я поставил штурману старшему лейтенанту Фомину задачу: прибыть в базу точно в назначенный срок. Ни минутой раньше, ни минутой позже. Но океан - всегда океан.

Непроницаемой стеной надвинулся вдруг туман. В таких случаях Корабельный устав требует перевести экипаж в состояние повышенной боевой готовности, задраить все люки и горловины, сбавить ход и по возможности точнее определить место.

Изучая обстановку, я понял, что надо непременно уменьшить ход и следить внимательнее за встречными судами. В такой ситуации вероятность опоздания с прибытием в базу возрастала. Однако туман - причина уважительная. Никто бы не стал упрекать меня за опоздание. Но тут - новое препятствие. На мостик поднялся радист и подал радиограмму: "Штормовое предупреждение. В ближайшие сутки ожидается усиление ветра до 10-11 баллов".

Радиограмма была тревожной. Значит, где-то неподалеку проходит тайфун. Что делать? Невзирая на туман, идти в базу или встретить ураган в открытом океане? Решил запросить по радио командира соединения. Ответ за подписью Савича-Демянюка получил немедленно: "Командиру действовать по собственному усмотрению".

Василий Иванович предоставил мне самому решать задачу. Впоследствии я узнал, что это было его правилом. Он воспитывал в командирах кораблей самостоятельность и не терпел тех, кто, боясь ответственности, прятался за широкие спины- старших начальников.

И, наверное, был прав. Кто в тот момент лучше меня мог знать, как действовать в сложившейся ситуации? Мне хорошо была известна подготовленность экипажа, квалифицированность командиров боевых частей и прежде всего штурмана. Изучил я уже и особенности корабля, его техническое состояние,

маневренные элементы.

Савич-Демянюк, отдавая приказание, понимал это отлично. Однако на практике случается, что кое-кто из начальников сковывает инициативу командиров на том основании, что современны" средства связи позволяют управлять кораблями, находящимися за десятки тысяч миль от берегового командного пункта, а потому решения порою принимают на берегу.

С этим нельзя согласиться. Принятие решения - одно из самых важных слагаемых командирской деятельности. В правильности решения - и истоки победы, и причины поражений. Именно поэтому надо учить командиров принимать единственно правильное решение, такое решение, в котором заключен сплав творчества, инициативы и опыта. Только при этом условии его исполнители не испытают горечи неудач и выполнят поставленную задачу.

Своей лаконичной радиограммой "Командиру действовать по собственному усмотрению" Савич-Демянюк преподал мне предметный урок сложнейшей науки принятия решений.

На короткое время я спустился в центральный пост. Изучил но карте обстановку. До базы оставалось идти около суток. Взвесив все "за" и "против", принял решение входить в базу, увеличить ход, даже если не рассеется туман.

Объявил решение офицерам и приказал принять в соответствии с Корабельным уставом все меры предосторожности.

Был, конечно, в таком решении определенный риск, но за годы службы у меня не только выработался свой взгляд на риск, но и появилась обостренная интуиция, благодаря которой я мог определить, когда предпочтительнее рисковать, а когда лучше воздержаться.

В нашей флотской жизни это вопросы не последней важности. Ведь мы очень часто сталкиваемся с подобной проблемой. Особенно в дальних плаваниях.

За долгие годы службы, прошедшие на многих морях и океанах, я убедился, что командир, грамотно управляющий кораблем, хорошо знающий вверенную ему технику и оружие, в десятки раз меньше рискует ошибиться, чем тот, кто не уверен ни в своих возможностях, ни в возможностях подчиненных. Но к риску надо быть готовым психологически. Поэтому не следует уклоняться от него, когда в этом есть необходимость. Со временем же вырабатывается привычка разумно рисковать, действовать решительно, дерзко. А разве это не одно из боевых качеств военного человека!

Вот и в тот раз. Я все же решил пойти на риск, ведь что ни

говори, а пребывание в базе во время тайфуна сулило нам больше выгоды, чем встреча с ним в лоб в открытом океане.

Приборов радиолокации в то время на "щуках" не было. Поэтому шли, усилив визуальное наблюдение, средним ходом, выбирая наиболее безопасные курсы, уменьшающие вероятность встречи с судами. Ну и конечно, как положено по существовавшим в то время Правилам для предупреждения столкновений судов в море, подавали туманные сигналы.

А плотная пелена тумана как бы всасывала лодку в себя. Дробный стук дизелей и наши голоса, казалось, вязли в окутавшей нас мгле. Туман оседал на корпусе лодки крупными холодными каплями. Я приказал выставить дополнительного наблюдателя, которому надлежало особо следить за сигналами встречных судов. В случае опасности впередсмотрящий должен был немедленно оповестить меня.

Однако главная надежда была на штурмана. Хочу отметить, что мы вместе со штурманом учли, кажется, все факторы, влияющие на корабль: и ветер, и течения, и поправки навигационных приборов. Как уже говорилось, течения в этом районе сильные. Кроме того, они меняют направление. Несколько раз я проверял прокладку, контролировал радиопеленги. Шли вроде хорошо. И вот до базы остались считанные мили.

Хотел запросить штурмана, сколько осталось до входа в базу, но передумал: стоит ли дергать его запросами. Он сам в положенное время доложит обо всем.

И действительно, вскоре в переговорной трубе послышался его чуть хрипловатый голос:

- До точки поворота пять минут.

Наступал самый критический момент. Окажется ли входной буй прямо по носу?

Приказал усилить наблюдение. А туман ручьями струился по нашим лицам, сбегал по капюшонам под одежду, холодил тело. Но мы не чувствовали холода. Всех волновало одно: скоро ли поворот в бухту, который обозначен буем?

И вот доклад штурмана:

- До буя три кабельтова!

"Какова точность! - радуюсь я. - Но правильно ли определено расстояние? Да и верно ли учитывается само наше местоположение относительно буя? Ведь идем в основном по счислению..."

Минуты ползли с той же скоростью, что и наша лодка, то есть самым малым ходом.

- Буй справа десять, дистанция половина кабельтова,- доложил наконец сигнальщик.

Ну штурман! Ну молодец! Но надо еще подойти к причалу. А здесь опасностей не меньше. В основном - это возможность встречи с находившимися в бухте кораблями. Правда, туман несколько поредел. Видны слабые очертания берега, силуэты надводных кораблей и лодок, тесно прижавшихся друг к другу.

Вот и причал. Швартуемся к нему лагом. Переминаясь с ноги на ногу, швартовые команды с нетерпением ждут приказания подать швартовы.

Я направил нос корабля к свободному палу. И вот бросательные концы, будто плетьми, рассекли на части туманное месиво. Нос крепко-накрепко связан швартовами с палом. Можно подавать к причалу и корму. Когда лодка крутым округлым бортом прижалась к пирсу и боцман приказал подать сходню, упругий порыв ветра вдруг сдул туман. Открылись прозрачные дали. Стали видны растянутые в тонкие нити когтистые облака. Это надвигался тайфун. Но мы находились уже в уютной бухте, и тайфун нам был не страшен...

С возвращением к постоянному месту базирования потянулись обычные служебные будни. Сквозь призму прошедших лет сегодня видятся лишь события и факты, которые чем-то выделялись из общею ряда.

Тихоокеанский театр резко отличался от Балтийского. Однако у нас, балтийцев и черноморцев, которые тоже получили назначение сюда, был за плечами богатый боевой опыт. Поэтому на новом месте мы не только учились у тихоокеанцев, но и передавали им свои боевые навыки.

Помнится, на одном из учений я был назначен посредником на "щуку", которой командовал капитан 3 ранга Федор Сергеевич Керов. Предстояло обнаружить конвой "противника" и атаковать его.

Надо отметить, что во время поиска Федор Сергеевич, на мой взгляд, действовал исключительно грамотно. Цель была обнаружена в кратчайший срок. И вот - атака.

Зыбь в океане, как правило, глубокая. Поэтому держать лодку под перископом необычайно сложно: океанской волной ее то и дело выбрасывает на поверхность. То покажется рубка, а то и вся надстройка. И требуется недюжинное искусство, чтобы вовремя заполнять цистерны быстрого погружения, а затем в момент отрыва от волны также вовремя продувать их. Большое искусство требовалось и от рулевого на горизонтальных рулях.

Атака оказалась успешной. Торпеды прошли под целью, и Керов был очень доволен. Но я сказал, что высокой оценки он не получит.

- Почему? - удивился Федор Сергеевич.

- Потому что вы не смогли удерживать лодку на перископной глубине и не раз показали "противнику" рубку. В военное время за такое маневрирование расплачиваются жизнями.

Керов не согласился со мной и был даже обижен. Но на разборе Савич-Демянюк полностью поддержал мои выводы и одобрил рекомендации, которые я дал.

В январе 1951 года из Москвы пришла телеграмма, касавшаяся непосредственно меня: я назначался командиром на большую подводную лодку типа "Ленинец". Капитан 2 ранга, который говорил об этом в Управлении кадров ВМФ, сдержал слово.

Лодка произвела на меня прекрасное впечатление. Это был мощный корабль с сильным вооружением - торпедным, минным, артиллерийским. А как приятно было пройти по ого просторным, недавно отремонтированным отсекам! Особенно поразил меня первый. Поразил не только размерами, но и чистотой. Здесь все буквально сверкало. И вообще - порядок на корабле поддерживался отменный. Безупречно выглядел и экипаж. С первых же дней я заметил, что матросы дисциплинированны, подтянуты, хорошо знают вверенную им материальную часть.

Уже находясь на другой должности, я многие годы следил за этой лодкой, которая стала мне родной. Менялись матросы и старшины: уходили в запас одни, приходили другие. Происходила смена и офицерского состава. Однако неизменными оставались и порядок на корабле, и успехи экипажа в боевой и политической подготовке. Все это стало здесь, как говорится, традиционным.

Да, велика, сила традиций. Переходя из поколения в поколение, они сплачивают людей и превращают их в единомышленников, живущих общими устремлениями. Но и традиции бывают разные.

Среди некоторой части моряков бытует мнение, что есть корабли везучие, а есть невезучие. Это, конечно, неверно. Дело не в этом, а в том, что исключительно живучи порядки, которые были установлены на кораблях со дня ввода их в строй. Если в тот ответственный период у личного состава не смогли воспитать любовь к своему кораблю, стремление выполнять все задачи только на "отлично", то нескоро потом можно будет направить деятельность экипажа в нужное русло. И наоборот, все лучшее пускает глубокие корни, перенимается новыми поколениями.

В бытность командующим Краснознаменным Северным флотом я не раз отмечал в приказах успехи экипажа большого противолодочного корабля "Жгучий". На протяжении целого ряда лет он неизменно выполнял все учебно-боевые задачи только на "отлично". Достойно представлял он наше государство и во время многочисленных визитов в различные страны мира. А ведь на "Жгучем", как и везде, периодически менялись командиры корабля, офицеры, рядовой и старшинский состав. Однако добрая традиция безупречной службы долгие годы жила и крепла.

Так обстояло дело и на новой лодке, которую я принял. Видно, командиры, что командовали до меня, сумели заложить те качества, которые помогали экипажу все время находиться в передовых. Кстати, этой подводной лодкой ранее командовал В. А. Касатонов, ставший в то время, о котором идет речь, начальником штаба Тихоокеанского флота, контр-адмиралом. Мне и самому довелось долго работать начальником штаба флота под руководством Владимира Афанасьевича в начале шестидесятых годов, когда он командовал Северным флотом.

В дальнейшем Владимир Афанасьевич, став уже адмиралом флота, много лет занимал пост первого заместителя главнокомандующего Военно-Морским Флотом СССР. Служба же с ним на Северном флоте, которую вспоминаю по сей день, проходила интересно и напряженно. Это было время трудных поисков новых способов применения оружия, открывавших

большие перспективы в его оперативном и тактическом использовании силами флота.

Стремление ко всему новому, передовому в действиях флота побудило адмирала В. А. Касатонова лично возглавить поход атомной подводной лодки подо льдами Арктики к Северному полюсу в 1963 году.

На лодке, которую я принял, подобрался отличный офицерский состав. Быстро установил я тесный контакт со своим заместителем по политической части капитан-лейтенантом Иваном Ивановичем Сосюрой, Этот деятельный политработник прошел большую жизненную школу. После окончания гражданской войны остался круглым сиротой. Воспитывался в трудовой детской коммуне, которой руководил известный советский педагог и писатель Антон Семенович Макаренко, внесший большой вклад в теорию и практику коммунистического воспитания подрастающего поколения. Вероятно, именно от Макаренко воспринял Иван Иванович и некоторые педагогические принципы. Он, например, любил повторять слова Макаренко: "Как можно больше требования к человеку и как можно больше уважения к нему", "Проектировать лучшее в человеке".

Кстати, в этой же коммуне рос и воспитывался Александр Иванович Маринеско. А будни трудовой детской коммуны явились, как известно, основой для прекрасной книги А. С. Макаренко "Флаги на башнях"...

Что касается помощника командира капитан-лейтенанта Анатолия Алексеевича Бенгардта, то он поначалу показался мне не подходящим для этой должности. Я опасался, что очень хрупкий на вид офицер вряд ли сможет выдержать все тяготы жизни подводника.

Однако в дальних плаваниях, во время необычайно жестоких штормов, которые нам пришлось пережить на этой лодке, помощник командира проявил себя исключительно выносливым, мужественным человеком. Этого аккуратного, инициативного, тактически грамотного офицера я и по сей день считаю эталоном образцового помощника командира подводного корабля.

Штурманом на лодке служил старший лейтенант Виль Иванович Мурашко. Человек он был тихий, застенчивый, робкий, но дело свое знал отлично и обладал завидной трудоспособностью. Качество его работы было очень высоким, что для штурмана весьма важно. С Мурашко мне довелось поплавать во всех дальневосточных морях. Зимой и летом, в шторм и в туман успешно решали мы с ним сложные тактические задачи при использовании оружия. Вспоминая нашу совместную службу,

я так и не нашел ни одного недостатка в работе штурмана Мурашко. Впоследствии он много лет служил в штабе флота, имел звание капитана 2 ранга. Но, к великому сожалению, рано ушел из жизни.

Полной противоположностью Мурашко был громогласный, словоохотливый механик инженер-старший лейтенант Михаил Дмитриевич Квасов. Он, как из рога изобилия, сыпал шутки и прибаутки. Там, где Квасов, всегда слышался смех. Михаил Дмитриевич великолепно знал корабль, материальную часть. За всю совместную службу не было случая, чтобы она подвела нас.

Из мичманов хочу назвать старшину команды радистов Ивана Тихоновича Глушкова. С его помощью мы установили на корабле радиотрансляцию. Это было новинкой. Ни одна лодка в нашем соединении такой радиотрансляции ив имела. Благодаря этому новшеству я мог из центрального поста держать связь со всеми главными отсеками: с командными пунктами минно-торпедной боевой части, с боевыми постами торпедных аппаратов и постановки мин, с боевым постом обеспечения хода главными электромоторами и с другими постами. А до этого, как и в годы войны, связь осуществлялась по переговорным трубам и путем перестукивания условным сочетанием ударов по стальной переборке.

Служили на лодке и другие отличные старшины команд. Среди них хочу отметить боцмана мичмана Мясоедова и старшину команды электриков мичмана Костикова. Именно благодаря старшинам команд на лодке сохранялись и приумножались добрые традиции.

В конце лета наш корабль принял участие во флотском учении, которым руководил командующий флотом адмирал Иван Иванович Банков. Была поставлена задача: выйти в море, занять позицию и вести разведку с целью выдачи соответствующей информации для наведения ударных сил флота на надводные корабли "противника".

Еще до выхода из базы я тщательно изучил район предстоявших действий. Берингово море - не из лучших для плаваний, особенно подводных лодок. И прежде всего из-за почти непрерывных ветров, средняя скорость которых достигает 12-14 метров в секунду, что соответствует волнению 6-7 баллов.

Я сориентировал офицерский состав, поставил задачи, провел групповые упражнения с учетом опыта войны и вероятного на театре противника.

Прибыли мы в район заблаговременно. В соответствии с заданием произвели тщательную разведку. Затем встали на якорь неподалеку от одного из островов.

Удивительное это было место! Кругом тучи птиц. Когда их стаи поднимались в небо, казалось - меркло само солнце. Гвалт стоял невообразимый. Кроме того, неподалеку находилось лежбище морских котиков. Кто-то из моряков догадался вынести на мостик динамик. Окрест разнеслась музыка. И тогда котики кольцом окружили лодку. Они просто блаженствовали, слушая и оперные арии, и задушевные песни.

По сигналу "Начало учения" снялись с якоря и вышли в море.

Начался поиск. Дело это оказалось весьма трудным. Нас окружали океанские просторы. Отряд кораблей в них все равно что иголка в стоге сена. На Балтике, конечно, такая задача решалась значительно проще. Но и здесь, в северозападной части Тихого океана, мы должны были во что бы то ни стало справиться с ней.

Однако шел день за днем, мы исследовали квадрат за квадратом, а отряда "противника" так и не обнаружили. Мы со штурманом подолгу простаивали над картой. Анализируя обстановку, пытались предугадать, какой курс изберет "противник". При этом я не только принимал во внимание цели и задачи противоборствующей стороны, но и, как говорится, мыслил, за "противника". Учитывал все, начиная с метеообстановки на каждые конкретные сутки и кончая особенностями характера командира отряда условного противника - опытнейшего моряка капитана 1 ранга Перетятко, державшего свой флаг на эсминце "Властный".

В темное время суток, заряжая аккумулятор, мы, как правило, шли в надводном положении. Хорошо, что в то время ночи стояли ясные, лунные. Хорошо потому, что иначе "неприятель" под покровом темноты мог проскочить незамеченным. В те годы на кораблях только зарождалась радиоразведка, и мы старались использовать ее в полной мере. Но "противник" тоже был не промах. Он хранил радиомолчание.

Кто видел хотя бы раз в жизни лунную ночь в океане, тот никогда не забудет этого зрелища. Не знаю как другие, по я в такие минуты физически ощущал величие Вселенной, безмерность окружающего нас мира и даже начинал понимать вечность. На сей счет я часто вспоминаю высказывание одного восточного мудреца. Когда его спросили, как представить себе мгновение в вечности, он ответил: "Представьте себе столб из чистого алмаза высотою от Земли до Луны. И пусть на этот столб ежедневно прилетает птица и долбит его. Когда она полностью раздолбит столб, это и будет мгновение в вечности"...

А штаб, если можно так выразиться, сгорал от нетерпения. Радиограммы сыпались одна за другой.

К огромной радости, мы все же обнаружили отряд. Случилось это ранним утром, на четвертый день учения. Осматривая горизонт в перископ, я, вдруг заметил едва заметную черточку. Неужели мачта? Срочно изменили курс, пошли на сближение. И вскоре за первой черточкой появилась вторая, затем третья. Да, это "противник".

Экипаж нашего корабля по тревоге занял места на боевых постах. Теперь главная задача - не упустить отряд, следить за ним, насколько это возможно, и, определив курс, донести на берег.

Эскадренный миноносец "Властный", покачиваясь на тяжелой зыби, во всей своей красе проходил от нас кабельтовых в сорока. Следом за ним, растянувшись в длинную кильватерную колонну, шли другие корабли. На эсминце я отчетливо различал флаг командира отряда.

Минут через сорок место и курс были уточнены, а вскоре и переданы на берег. По курсу отряда были развернуты завесы подводных лодок. Наблюдение за ним я вел в течение 12 часов на пределе видимости. Поэтому штаб руководства имел достаточно точные данные о "противнике". Это позволило ударным группировкам сблизиться с отрядом и атаковать его корабли.

Но следовало выполнить и вторую задачу: перейти в другой район и там произвести учебную торпедную атаку. Условия ее были жесткими: атаковать только по данным акустики. Основная сложность заключалась в том, что среди многих кораблей надо было выбрать главную цель и определить элементы ее движения. Атака оказалась успешной, по наши треволнения на этом не кончились. Не успел я произвести залп, как посредники забросали нас вводными. В центральный пост тотчас посыпались доклады "о пожарах", "о поступлении воды", "о выходе из строя материальной части", "об убитых и раненых". Началась активная борьба за живучесть корабля. Экипажу пришлось изрядно попотеть, чтобы сохранить боеспособность лодки. Все моряки действовали четко и слаженно, я бы сказал, самоотверженно, как в реальной боевой обстановке. Вот когда дали себя знать результаты проводившихся на корабле тренировок и учений! Вот когда мы воочию убедились, что старания офицерского состава, передававшего опыт войны новому пополнению моряков, не пропали даром!

На разборе учения, который производил командующий флотом, действия экипажа нашего корабля были оценены положительно. А сам разбор произвел на всех его участников весьма сильное впечатление. Адмирал И. И. Байков, в совершенстве знавший обстановку, провел его на самом высоком

уровне. Без конспекта, по памяти, он тщательно разобрал действия на всех этапах учения и дал им квалифицированную оценку.

Оживленные, полные впечатлений, расходились мы после разбора учения. Я лично мысленно строил планы, как буду проводить в жизнь полученные рекомендации.

А время летело неудержимо. Надвигалась осень. Она в этих краях необычна и многокрасочна. Примерно в конце августа - начале сентября над океаном прекращаются туманы и большую часть времени держится штиль. Особенно нарядным становится лес: местами желтый или зеленый, а кое-где оранжево-красный. При подходе к базе с океана открывается изумительная картина. Но нам не суждено было радоваться красотами природы. После короткого отдыха, . осмотра и планово-предупредительного ремонта командование определило дальний поход группы подводных лодок, в состав которой вошла и наша, в северную часть океана. А после возвращения предписывалось оставаться в одной из незамерзающих гаваней для действий в зиму 1951/52 года и заниматься тщательной подготовкой к зимним походам.

Международная обстановка требовала активных действий сил флота. Она была в чем-то схожа с той, что сложилась в начале восьмидесятых годов. Но если в те времена, о которых пишу, угроза с океана исходила от надводных сил вероятного противника, особенно от авианосцев, то теперь к атому добавились атомные ракетные лодки, вооруженные баллистическими ракетами, которые нацелены на мирные города нашей Родины.

Но об этом отдельный разговор позже.

Звезда на флаге

В жизни военных флотов флаги играют особую роль. "Военно-морской флаг СССР, поднятый на корабле Военно-Морского Флота, является Боевым Знаменем корабля. Он символизирует государственную принадлежность и неприкосновенность корабля, плавающего под ним, а также готовность корабля защищать государственные интересы Союза Советских Социалистических Республик на морских и океанских рубежах, - говорится в Корабельном уставе Военно-Морского Флота СССР. - Военно-морской флаг СССР есть символ воинской чести, доблести и славы, он служит напоминанием каждому военнослужащему корабля о его священном долге преданно служить Советской Родине, защищать ее мужественно и умело, отстаивать от врага каждую пядь родной земли, не щадя своей крови и самой жизни".

В Корабельном уставе записано, что корабли Военно-Морского Флота СССР ни при каких обстоятельствах не спускают

своего флага перед противником, предпочитая гибель сдаче врагам Советского Союза.

Кроме Военно-морского на боевых кораблях поднимаются и другие флаги. Например, гюйс, обозначающий ранг корабля, вымпел, свидетельствующий о том, что корабль находится в кампании. Есть также флаги высших должностных лиц государства и Вооруженных Сил СССР, флаг командующего флотом, командующего флотилией, командира эскадры, соединения кораблей. Флаги должностных лиц поднимаются и спускаются по приказанию командиров (начальников), которым они присвоены, на кораблях, где эти лица имеют официальное местопребывание.

Вот такой флаг младшего флагмана я получил право поднимать в декабре 1952 года. Это прямоугольное красное полотнище с изображением звезды и миниатюрного Военно-морского флага в левом верхнем углу. Но обо всем по порядку.

В начале декабря 1952 года подводная лодка, которой я командовал, возвращалась из очередного океанского плавания в базу. В те годы плавали мы интенсивно, особенно на подводных лодках серии "Ленинец", имевших большую автономность и хорошие мореходные качества.

Стояла штормовая погода. Волны периодически накрывали мостик. Льдом покрылись оба орудия, особенно 45-миллиметровое, находившееся в кормовой части ограждения рубки. На леерах антенны висели сосульки.

На подходе к проливу моей главной заботой было разойтись со скалой. Поэтому штурман старший лейтенант В. И. Мурашко получил указание внимательно следить за изменением радиопеленга на радиомаяк, находившийся в южной оконечности одного из островов. Вахтенный офицер и два сигнальщика, пристегнутые за штормовые пояса карабинами к специальным скобам на мостике, несли вахту по два часа вместо четырех обычных. Ледяные волны окатывали нас с головы до ног, и выстоять на мостике больше двух часов было очень трудно.

Только я по старой командирской привычке бессменно находился на мостике. И конечно - промок. Лед толстым слоем покрыл меховую куртку. Особенно мерзли ноги. Вода проникла через бахилы и залила унты.

Воспользовавшись тем, что на вахту заступил помощник командира капитан-лейтенант Анатолий Бенгардт, допущенный к самостоятельному управлению кораблем, я на короткое время спустился в центральный пост. Здесь находился командир БЧ-5 старший лейтенант инженер В. Я. Милованов, назначенный вместо Квасова.

Милованов доложил, что по работе механизмов замечаний нет. У него было усталое лицо, видимо страдал от качки, ведь крен временами достигал 30-35 градусов.

- Проверьте ходовую вахту у дизелей главных гребных электродвигателей, а также на линиях валов, - приказал я. - Подходим к узкости, поэтому стоит усилить бдительность.

В центральный пост вошел корабельный фельдшер старший лейтенант медицинской службы Равич. Увидев меня, насквозь промокшего и обледенелого, он забеспокоился, стал настойчиво требовать, чтобы я переоделся, предложил горячего чаю.

Я последовал его совету. Однако, переодеваясь, почувствовал, что не могу снять унты. Когда наконец стащил их, то оказалось, что пальцы отморожены. Быстро растер их спиртом и вновь отправился на мостик.

Вскоре вошли в пролив. Качка несколько уменьшилась: волны, разбиваясь о береговую черту островов, теряли силу.

Была глубокая ночь. В проливе следовало вести себя особенно осмотрительно. Поэтому штурман периодически докладывал глубину. Один из его докладов озадачил меня. Показания эхолота расходились с глубинами, обозначенными на карте. Не сбились ли с курса? Но нет. Место точное. Так в чем же дело? Только впоследствии я узнал, что глубину изменило недавнее землетрясение.

Поход продолжался. Погода начала улучшаться. Ледяное дыхание Охотского моря сменилось легким ветерком, волна значительно спала, и все мы повеселели: еще один шторм остался позади. Сколько же их пришлось пережить за время службы на Тихом океане!

Один из самых тяжелых разразился в марте 1952 года.

В ту ночь ничто не предвещало неприятностей. Но примерно к трем часам давление начало резко падать. Ветер крепчал буквально с каждой минутой. Пришлось развернуть корабль в разрез волны, так как качка становилась критической. Скорость ветра, замеряли анемометром. К четырем часам она превысила 25 метров в секунду. Волнение достигло семи баллов, то есть высота волны была около восьми метров. Во время одного из замеров сигнальщик доложил - ветром вырвало вертушку анемометра.

Ветер, видимо, достиг максимальной силы. Океан ревел. На мостике надо было кричать во всю мочь, чтобы услышали команду. Лодка с трудом боролась с громадными волнами - то ныряла со страшной силой вниз, то на гребне очередного ревущего вала взлетала вверх. Крен временами достигал 45 градусов, и тогда казалось, что корабль уже не придет в прежнее положение, но лодка начинала крениться в другую сторону, и все

начиналось снова.

Я вел корабль с таким расчетом, чтобы удерживать нос против волны под небольшим, до 15 градусов, углом. Главная забота - не свалиться под ветер: это было бы равносильно катастрофе. Беспокоила также мысль о том, чтобы не расплескался электролит аккумуляторных батарей, что могло вызвать короткое замыкание и даже пожар.

Экипаж был приведен в боевую готовность No 1: все матросы, старшины, мичманы и офицеры находились на боевых постах и командных пунктах, а имущество было закреплено по-штормовому еще до выхода в море.

К чести экипажа "Ленинца", замечательные матросы, старшины, офицеры успешно справились с ураганом. Правда, не обошлось без некоторых потерь. Позже, когда начал стихать ветер и с разрешения командования лодка укрылась в одной из бухт, выяснилось, что ураганом сорвало вертикальный руль с нижнего крепления и пострадал легкий корпус корабля. Но это было не так уж страшно. Мы узнали, что во время шторма в океане разломило пополам транспорт серии "Либерти" водоизмещением до 10 тысяч тонн, построенный в Америке в годы войны. Потерпели бедствие и много других транспортов. Океан как бы еще раз напомнил людям, что с ним шутки плохи.

Вспоминая тот ураган, оценивая собственные действия холодным рассудком, я вижу и свое упущение. Мне, конечно, следовало, не дожидаясь, когда разыграется тяжелый шторм, уйти под воду. Впоследствии, будучи командиром соединения подводных лодок на Тихоокеанском, а затем на Северном флоте, я требовал от командиров лодок.

чтобы по возможности пережидали тайфуны и циклоны на глубине.

Что же касается экипажа нашей подводной лодки, то он в тех критических условиях проявил себя самым лучшим образом. За два года непрерывных походов люди сплотились и приобрели хорошую внучку. И большой вклад в это дело внесли наши сверхсрочники, или, как я называю их, хранители опыта и традиций. В те годы командование поставило задачу оставлять на сверхсрочную службу наиболее подготовленных старшин. Понимая всю ответственность этой задачи, я, мой заместитель по политической части капитан-лейтенант И. И. Сосюра, весь офицерский коллектив отнеслись к ее выполнению очень серьезно. Активное участие приняла также партийная организация корабля. И проведенная нами большая работа дала положительные результаты. Мы имели на корабле более 20 высококвалифицированных сверхсрочников...

А поход продолжался. До базы оставалось около суток. Подсчитав по карте расстояние, приказал штурману обеспечить вход в светлое время, так как наверняка встретится лед. А плавание во льдах на дизельных подводных лодках дело весьма трудное.

Соблюдая все правила, мы благополучно вошли в бухту, где находилась база, и направились к пирсу. Уже издали можно было разглядеть невооруженным глазом выстроившихся на причале моряков. Бледные солнечные лучи морозного декабрьского утра, которые едва пробивались сквозь рваные тучи, высвечивали тщательно надраенные трубы оркестра. Нас встречали торжественно.

Хочу заметить, что в нашем соединении встреча подводных лодок, возвращавшихся из дальних плаваний, всегда происходила в торжественной обстановке. И убежден, что в этом заложен глубокий смысл. Такие мероприятия очень важны не только в моральном, но и в практическом отношении. Ведь здесь, на пирсе, командир лодки, докладывая командиру соединения о состоянии оружия, материальной части и экипажа, в сущности, делает первое сообщение о выполнении задачи и о боеготовности корабля. Мысленно готовясь к такому докладу, я уже с высоты ходового мостика старался отыскать глазами командира части капитана 1 ранга А. П. Котрихова. Наконец увидел его. Коренастый и, как всегда, суровый, он стоял на краю причала. Наш начальник был немногословным и очень выдержанным человеком. Даже в самых сложных ситуациях он никогда не повышал голоса.

Наконец заведены швартовы. Подана сходня. Первым быстро схожу по ней на причал и направляюсь к капитану 1 ранга Котрихову.

Стараюсь вместить в короткий доклад самое главное. Благо есть о чем доложить: задачи, поставленные на время плавания, выполнены экипажем успешно. Однако лицо командира части не выражало никаких эмоций. Хмуря брови, он молча слушал меня. И только по тому, как крепко пожал руку, как коротко произнес: "Добро" - я понял, что начальник остался доволен моим докладом.

Почему-то понизив голос, Анатолий Петрович сказал:

- Завтра в девять ноль-ноль вам приказано быть у контр-адмирала Пантелеева.

- У Пантелеева? - удивленно переспросил я. - По какому вопросу?

- Узнаете завтра, - коротко бросил Котрихов...

Честно признаться, вызов к контр-адмиралу Льву

Николаевичу Пантелееву несколько обеспокоил меня. Он не вызывал офицеров по пустякам. Я, например, за всю прошедшую службу ни разу не был у него. Видел лишь издали на совещаниях, на смотрах. И вот, поди ж ты, персональный вызов.

Ночь провел неспокойно. Перебирал в памяти все перипетии дальнего плавания. Не допустил ли каких промахов? Вспомнил, что в проливе Лаперуза при плохой видимости и снежных зарядах встретился с японскими рыбаками. Кавасаки шли с вытравленными сетями. Неужели зацепил одну из сетей и на меня поступила жалоба? Вряд ли. Все меры предосторожности были соблюдены.

Припомнил также, что в одном из проливов мы обнаружили глубины, которые расходились с указанными на карте, о чем донес с моря. Может быть, это заинтересовало адмирала, ведь такое встречается редко?

На всякий случай, направляясь утром в штаб, прихватил с собой карту с маршрутом перехода нашей лодки. Но моя карта не потребовалась.

Пантелеев - строго, по-военному подтянутый адмирал, с темными вьющимися волосами, в которых чуть пробивалась седина, и с приятным лицом, светившимся доброжелательностью, встретил меня приветливо. Поинтересовался, как проходило плавание. Из коротких замечаний я понял, что Лев Николаевич с обстоятельствами нашего плавания знаком. И довольно основательно. Его интересовали детали, отдельные нюансы, обычно отсутствовавшие в официальных донесениях.

- Сколько времени вы командуете лодками? - неожиданно спросил адмирал.

- Восемь лет, - доложил я. - Служил на "щуках", на "малютке", сейчас - на "Ленинце". Приходилось командовать и трофейной немецкой подводной лодкой.

Лев Николаевич поднялся с кресла, прошелся по кабинету. Постоял у длинного стола, на котором были расстелены карты, и, приблизившись ко мне вплотную, сказал:

- Думаем назначить вас командиром части.

Его слова явились для меня полной неожиданностью. Я был готов услышать что угодно, но только не это. А причина для удивления имелась. Командирами частей назначали, как правило, офицеров, которые уже побывали в должности начальника штаба и, кроме того, окончили академию. За моими плечами не было ни того, ни другого. Поэтому, понимая всю полноту ответственности в связи с услышанным предложением, я стал докладывать свои соображения на сей счет. Но контр-адмирал перебил меня:

- Вы же воевали, да еще на Балтике. Это ли не лучшая

академия!

В общем, как я понял, моя судьба была предрешена. Поблагодарив за доверие, я отправился в свою часть, обдумывая по дороге сложившуюся ситуацию.

А подумать было о чем. Одно дело - командовать кораблем, другое - частью. Это не просто повышение по службе. Это переход в иное качество, с иным уровнем ответственности и более широким кругом задач.

За двенадцать лет службы в офицерских должностях, и особенно за годы командования подводными лодками, я находился в подчинении у многих командиров соединений. Так что было у кого поучиться, особенно у тех, под чьим руководством воевал, выходил в море. Как я понимал, для достижения поставленных целей от командира соединения требовалась непреклонная воля и твердость в осуществлении главной задачи - обеспечить боеспособность кораблей. Но твердость и воля немыслимы без компетентности, без знания материальной части, оружия, тактики и оперативного искусства, а особенно без знания подчиненных, в первую очередь командиров кораблей. Было мне известно и то, что командиру соединения, как никому другому, требовались умение и решительность взять на себя всю полноту ответственности, особенно в чрезвычайных обстоятельствах. Отдавал я также себе отчет и в том, что при весьма широком круге обязанностей, которые возложены на командира, решить их в одиночку, без постоянной и умелой опоры на политорганы и штаб, невозможно.

Прибыв в соединение, я направился для доклада к командиру капитану 1 ранга Николаю Павловичу Нечаеву, сменившему недавно Савича-Демянюка. Нечаев прибыл на Дальний Восток с Северного флота, где успешно воевал, командуя подводной лодкой, а затем, уже после войны, - частью подводных лодок.

Новый командир соединения принял меня сдержанно. Некоторое время он внимательно рассматривал меня, видимо пытаясь понять, что собой представляю. Затем разговор зашел о части, которой мне предстояло командовать. Нечаева, видимо, удовлетворил мой доклад. Он приказал начальнику штаба капитану 1 ранга А. Е. Резникову подготовить приказ о моем назначении и попутно разъяснил порядок приема должности.

Состав части, в командование которой предстояло вступить, был мне известен. Знал я предстоящий объем работы. Знал и моего предшественника Н. Е. Чиркова, эрудированного, интеллигентного, но очень больного человека. Однако только впоследствии понял: принять часть - дело далеко не простое. Прежде всего следовало хорошо познакомиться со штабом,

тщательно изучить его функции как органа управления и организации подготовки кораблей, обеспечения установленной боевой готовности.

Начальником штаба был капитан 2 ранга Е. И. Медведев, мой однокашник. Заместителем,командира по политчасти - капитан 2 ранга П. Е. Ярощук, опытный политработник, пользовавшийся солидным авторитетом. Как я впоследствии убедился, служкить вместе с ним было легко.

Знакомство с флагманскими специалистами показало, что штаб укомплектован опытными офицерами, прошедшими войну и на море и на суше. Но "щуки", как я сразу отметил, плавали мало, некоторые из них находились в ремонте. Однако в целом состояние части произвело хорошее впечатление. Одна из подводных лодок, командиром которой был капитан 3 ранга В. Ф. Индыков, владела призом за торпедные стрельбы.

Наступила зима 1952/53 года, началась усиленная боевая подготовка отработка и прием курсовых задач. В ходе ее я выявил немало недостатков и в содержании кораблей, и в выучке личного состава. В практике боевой подготовки опыт войны, к сожалению, использовался здесь еще не в полную меру. Лишь подводная лодка П. Бадигина получила высокую оценку, она же в конце года завоевала приз за торпедную подготовку. Имелись у меня замечания и по работе штаба. Ефим Иванович Медведев был неплохим начальником штаба и оказывал мне существенную помощь. Но, присмотревшись поближе, я заметил, что работники штаба порой излишне пристрастны к бумагам, распискам и различным письменным подтверждениям по поводу выполнения любого приказания. Не все флагманские специалисты хорошо знали положение дел на кораблях, а кое-кто даже работал с неполной отдачей.

К тем, кто работает таким методом, я отношусь с предубеждением. Да и не только я. Люди, помнящие пятидесятые годы, наверное, не забыли, что именно тогда начался поворот во взглядах на деловые качества человека. Если мне не изменяет память, тогда же впервые заговорили о научной организации труда. Началась борьба с длинными совещаниями и многословием. Родилось движение за экономию времени, за четкость и продуманность решений. Именно так, деловито и целеустремленно, должен был, на мой взгляд, работать штаб.

А тон в работе, как известно, задает начальник штаба. Пришлось порекомендовать Медведеву резко сократить переписку, разъяснить, что надо активнее использовать своих заместителей, а главное - чаще бывать на кораблях, проводить учения.

Справедливости ради должен сказать: начальник штаба правильно понял мои требования и перестроил деятельность офицеров штаба. Бумажные потоки стали быстро мелеть, а в работе коллектива появился тот стиль, который можно было назвать деловым.

Флагманским инженером-механиком бригады являлся инженер-капитан 3 ранга Яков Спиридонович Коваленко - подводник с большим опытом. В войну на Балтийском флоте он был командиром электромеханической боевой части на прославленной "С-13", которой командовал капитан 3 ранга Александр Иванович Маринеско. Как же нам пригодился боевой опыт Коваленко при отработке действий экипажей подводных лодок... С ним у нас и до сего времени очень хорошие отношения. Долгое время он был заместителем начальника Военно-морского инженерного училища имени Ф. Э. Дзержинского в Ленинграде. Готовил кадры для флота. Здесь, как и у нас, внес много ценного и в учебный процесс, и в совершенствование оборудования новых подводных лодок.

Помнится, в одном из походов лодки под командованием капитана 3 ранга В. Ф. Индыкова мы, находясь на приличной глубине, стали проводить учение.

- Пройду по отсекам,- доложил мне Коваленко,- проверю действия аварийных партий.

Не скажу точно, сколько прошло времени, но вдруг поступил доклад:

- Центральный! В пятый отсек поступает забортная вода...

"Коваленко вводные дает", - подумал я, однако слово, которое он произнес дальше, заставило изменить это предположение.

- Фактически, - донеслось из пятого отсека после некоторой паузы.

Добавленное к докладу слово "фактически" свидетельствовало о многом. Это уже была не вводная: лодку начало затапливать в районе дизельного отсека. В этом мы вскоре убедились: корабль стал слегка погружаться с дифферентом на корму, глубина увеличивалась.

Реакция командира была мгновенной:

- Продуть балласт, всплывать на поверхность!

По этой команде сжатый воздух, давление которого было снижено до среднего уровня, из магистрали высокого давления устремляется через групповой клапан{8} в цистерны главного балласта, выдавливая воду. А лодка стремительно всплывает на поверхность.

Но в данном случае этого не произошло. Мгновенной была и моя реакция.

- Отставить всплытие! - подал я другую команду. - Удерживать глубину 30 метров.

Лодка осталась на указанной глубине. А командир корабля посмотрел на меня с искренним изумлением. "Как же так, - читалось в его взгляде. - Поступает забортная вода, мы можем утонуть, а вы запрещаете всплывать на поверхность?"

Мне было понятно его недоумение: он не имел опыта боевых действий. А подводники, которые прошли через войну, хорошо знали, что ни в коем случае при любой аварии нельзя тотчас всплывать на поверхность, не разобравшись в ситуации. Сплошь и рядом наверху опасность была во много раз большей, нежели на глубине. Там могли оказаться корабли и самолеты противника, все то, с чем экипажу подводной лодки встречаться крайне нежелательно.

Впрочем, и в мирное время не следует импульсивно, поддаваясь чувству самосохранения, при любой опасности немедленно всплывать на поверхность. Наверху возможен шторм, представляющий опасность для аварийной лодки. Кроме того, нет никакой гарантии, что в момент всплытия над лодкой не окажется надводное судно. Тогда ее гибель практически неминуема. И последнее. При аварийном всплытии расходуется масса сжатого воздуха. А каждый опытный подводник знает, что воздух и энергию надо расходовать очень экономно.

В общем, я решительно запретил всплытие. И, как вскоре выяснилось, поступил правильно. Через некоторое время после первого доклада из пятого отсека поступил второй:

- Центральный! Нахожусь в пятом отсеке. Дал противодавление. Течь прекращается.

Спокойный и ровный голос флагманского механика в одно мгновение разрядил напряжение, царившее в центральном посту. Оказавшись вблизи пятого отсека, Коваленко первым вошел в него и возглавил борьбу за живучесть.

Действовал он со знанием дела: столько пробоин пришлось заделывать ему за время войны! Так фронтовой опыт флагманского механика помог нам избежать неприятностей. А случай этот, спустя многие годы, я помню во всех подробностях потому, что он наглядно иллюстрирует и значение опыта Великой Отечественной войны, и необходимость его применения в боевой подготовке в мирное время.

Не могу не сказать добрых слов об офицере штаба флагманском штурмане капитан-лейтенанте В. Г. Медведеве, однофамильце начальника штаба. Военно-морское училище он закончил после войны, однако имел боевой опыт. Правда, не морской, а сухопутный: прямо с курсантской скамьи его

направили сражаться на сухопутный фронт.

Пройдя всю войну, Василий Григорьевич закончил затем Военно-морское училище.

Как флагманский штурман он находился на высоте положения. И в том, что штурманы наших лодок были на хорошем счету в соединении, большая заслуга именно Медведева...

Одним из первоочередных мероприятий, осуществленных мною на первых порах, было усовершенствование дежурно-вахтенной службы. Офицеры штаба в обязательном порядке проверяли организацию борьбы за живучесть корабля только силами вахты и дежурной службы. Практиковались также внезапные вызовы экипажей на лодки по тревоге в ночное время. В условиях сложного базирования и непростой ледовой обстановки такие меры крайне необходимы.

Но главные усилия были все же сосредоточены на проведении боевой подготовки в море. Только в море можно по-настоящему отшлифовать действия экипажей. Вот почему в те годы я редко находился на берегу. Я любил "щуки" и очень хорошо знал их. За годы флотской службы уже в третий раз вплотную сталкивался с этими истинными тружениками моря.

Но шло время, и приходилось констатировать, что лодки серии Щ устаревали. На вооружение отечественного Военно-Морского Флота поступали новые корабли, значительно превосходившие по всем тактико-техническим данным наши старые "щуки".

Да, все меняется. И наступил день, когда наших дорогих старушек пришлось списывать в металлолом. Специальная комиссия, тщательно обследовав их состояние, вынесла окончательный приговор: "К дальнейшей эксплуатации непригодны".

Мне было приказано вести их к месту последней стоянки. Никогда не забуду это скорбное плавание. Вытянувшись в кильватерную колонну, мы следовали по грохочущему штормовому океану в порт, где наши "щуки" должны были разрезать на металл. Я находился на головной подводной лодке.

На душе было муторно. И не только потому, что нас швыряло штормом из стороны в сторону, но и потому, что тяжело было расставаться с кораблями.

О многом передумал я в том походе. Вспомнил, как впервые ступил на борт своей первой "щуки", вспомнил о походах в огненной Балтике, о счастливых минутах атак и о тяжких часах борьбы за живучесть лодок. Это были надежные корабли, выдерживавшие тяжелые повреждения. Перед мысленным взором

пронеслись океанские плавания и все эпизоды, связанные с командованием не одной, а последовательно несколькими лодками серии Щ, которые действовали на многочисленных учениях.

Припомнилось все, что знал о создателе этих легендарных кораблей, о конструкторе первых советских подводных лодок - лауреате Государственной премии, докторе технических наук, профессоре Борисе Михайловиче Малинине...

Свою жизнь он связал с морем и с кораблями еще в 1907 году, когда поступил на кораблестроительное отделение Политехнического института в Петербурге. Сильно бедствовал, потеряв родителей. Чтобы добыть средства для жизни, работал во время каникул на Путиловском заводе, плавал кочегаром на торговых судах, на них же совершил длительный поход из Одессы на Дальний Восток.

В 1926 году Совет труда и обороны утвердил программу строительства новых боевых кораблей, в том числе и подводных лодок. Создается конструкторское бюро, возглавлять которое по праву доверено Малинину. В крайне сжатые сроки бюро решило ряд сложнейших теоретических и технологических задач. И вот в марте 1927 года закладываются первые три лодки серии Д - по имени головной, которую назвали "Декабристом". Затем,бюро стало разрабатывать лодки серии Л ("Ленинец"), по тому времени уникальные корабли. Они имели не только артиллерийское и торпедное оружие, но и были способны производить минные постановки. Кстати, на Балтике и на Севере на минах, поставленных с "ленинцев", подорвался не один вражеский корабль. Третья серия и была серией знаменитых "щук", которые по праву считались одними из наиболее удачных лодок времен второй мировой войны.

Малинин в числе первых пришел к выводу, что с появлением радиолокации время дизельных подводных лодок фактически прошло. Предсказав конец эпохи дизельных подводных лодок времен войны и по их техническим возможностям, Малинин сделал вывод о возможности создания атомного подводного флота.

Как известно, первые атомные подводные лодки появились в середине пятидесятых годов. Но еще в 1947 году Борис Михайлович Малинин писал: "Если считать, что в недалеком будущем возможно появление сверхмощных двигателей, питаемых внутриядерной (атомной) энергией, то... основным условием успеха подводной лодки является правильный выбор направления, в котором должна идти ее эволюция". И время показало, насколько пророческими оказались эти слова...

После ошвартовки к заводскому причалу экипажи были построены на берегу. Я обошел строй, сердечно поблагодарил матросов, старшин, мичманов и офицеров за службу, пожал всем руку. А когда направился с территории завода на выход, на всех лодках вдруг загудели тифоны. "Щуки" как бы прощались со мной. И было от чего сжаться сердцу...

Вскоре приказом главнокомандующего ВМФ я был назначен командиром части подводных лодок, находившейся в одной из удаленных баз.

С тех пор прошло 30 лет, но я и сегодня с удовольствием вспоминаю это замечательное время. Все было интересным и новым, начиная с самих лодок, отличавшихся от знакомой мне "малютки" военного времени и водоизмещением и вооружением. Это были замечательные корабли, с большой скоростью хода и исключительно маневренные. Единственное, чего не хватало на них, так это радиолокации, что затрудняло плавание в тумане.

Техническое состояние кораблей, по докладам моего однофамильца начальника штаба капитана 2 ранга С. Г. Егорова, начальника политотдела капитана 3 ранга К. И. Швецова, а также флагманских специалистов, оказалось превосходным. Но командный состав отличался молодостью. Офицеры даже не были допущены к самостоятельному управлению лодками. Поэтому предстояла еще большая работа.

Международная обстановка в то время была сложной. Накал "холодной войны" не снижался. А в отдельных районах земного шара вовсю полыхал пожар горячей войны. Шли жестокие бои в Корее, в Индокитае. Агрессивные устремления империалистов США становились все масштабнее.

Вполне естественно, что в этих условиях наша партия и правительство проявили особую заботу об укреплении обороноспособности государства. В строю советского Военно-Морского Флота становились новые корабли, в том числе и подводные лодки, предназначенные для действий на морских и океанских театрах. Готовить командиров и экипажи для таких лодок и было поручено нашей части.

Первым, с кем мне предстояло работать рука об руку, был капитан 3 ранга Константин Иванович Швецов, образованный политработник и скромный, уравновешенный человек. Политработу он знал хорошо и пользовался большим авторитетом у личного состава. Особое внимание он уделял молодежи. Константин Иванович любил повторять вычитанную где-то фразу: "Искусство старения заключается в том, чтобы быть для молодых опорой, а не препятствием, все понимающим учителем, а не соперником". Этот принцип мы с замполитом

применяли и в воспитательной работе с офицерами.

В те дни выдвигалась задача совершенствовать использование подводных лодок не одиночно, а в составе групп. Страстным пропагандистом групповых боевых действий подводных лодок на Тихоокеанском флоте был контр-адмирал Лев Петрович Хияйнен, командующий подводными силами ТОФ, а впоследствии начальник кафедры в Военно-морской академии.

Некоторые его идеи не были осуществлены (они опережали свое время), однако все то, что соответствовало тогдашнему уровню техники и вооружения, мы с успехом использовали в боевой подготовке. При отработке действий командиров подводных лодок основное внимание уделялось их практическому обучению в море, в условиях, максимально приближенных к боевым. С этой целью был создан противолодочный рубеж по типу балтийских, которые нам приходилось преодолевать в войну. Здесь находились противолодочные сети и мины. Мины были учебными, без взрывчатки, но сам факт их присутствия оказывал определенное психологическое воздействие на экипаж, и в первую очередь на командиров кораблей, которым в процессе, выполнения многочисленных вводных о полученных боевых повреждениях предписывалось форсировать эти рубежи.

Кое-кто из офицеров не справлялся с подобной нагрузкой, не выносил скрежета минрепов и противолодочных стальных сетей, в которых запутывались лодки. Люди терялись и, естественно, не могли преодолеть противолодочный рубеж. Короче говоря, не выдерживали проверки на волевые качества. Таким офицерам мы были вынуждены отказывать в продвижении на (должность командира корабля.

Зато те, кто выдержал проверки, в большинстве своем стали впоследствии крупными флотскими военачальниками, в том числе Н. И. Беляков, Я. И. Криворучко, В. Я. Корбан, В. Г. Белышев.

В те годы моя жизнь протекала в основном в море, и большей частью на глубине. Каждый месяц я и большинство офицеров штаба и политотдела находились по 25-28 ходовых суток в отрыве от берега.

Особой заботы требовали молодые командиры подводных лодок. Их надо было научить управлять кораблем, использовать оружие, торпеды, артиллерию, действовать решительно и расчетливо, не теряться в сложной ситуации, особенно в период борьбы за живучесть и непотопляемость лодки в подводном положении. В общем, шла интенсивная морская выучка с выходом всех кораблей на рейды в маневренные районы. Этим

ответственным делом занимались мы с начальником штаба Сергеем Григорьевичем Егоровым, в связи с чем штаб части был разбит на две группы. В мою группу входили замечательные специалисты: флагманский штурман старший лейтенант Степаненко, флагманский механик инженер-капитан 3 ранга П. К. Майсая и флагманский специалист радиотехнической службы капитан-лейтенант Бернадинер.

Подводное маневрирование, срочные погружения, атаки надводных кораблей, прорыв рубежей проводились днем и ночью. Как правило, после дневной учебы часть подводных лодок становилась на якоря, а часть посылалась в ночь в районы, предусмотренные для производства ночных торпедных атак. Особенно интенсивно велась подготовка командиров к торпедным стрельбам по скоростным маневрирующим целям при стрельбе полным залпом торпед.

В рейдовых сборах и морской учебе части неоднократно участвовал командир нашего соединения контр-адмирал Евгений Георгиевич Шулаков, в прошлом участник боевых действий, командир соединения на Балтийском море. Особую заботу проявлял он о совершенствовании тактики использования торпедного оружия. Мы, в те годы молодые командиры, многому научились у этого мудрого, опытного моряка, неизменно спокойного и уравновешенного человека. Евгении Георгиевич .пользовался огромным авторитетом у всего личного состава, а командиры с любовью величали его батей...

Мои помощники, находившиеся на берегу, не жалели сил, чтобы организовать досуг моряков. Большую популярность приобрели состязания футбольных команд. Каждый экипаж выставлял команду, капитаном которой был, как правило, командир корабля.

Схватки велись горячие, ведь в числе болельщиков находились члены наших семей и родственники. Особенно "болели" за своих отцов ребятишки. И папы старались проявить себя самым лучшим образом.

Занятия спортом приносили огромную пользу, особенно подводникам, чья подвижность в период плавания очень ограничена.

Что и говорить, много забот было у командира и политработника. Я упомяну еще об одной, о которой пока не говорил, - о подсобном хозяйстве. Многое делал для его успешной работы энергичный и инициативный офицер-хозяйственник Г. Н. Боярский. Вспоминаю, с каким счастливым выражением лица он сам развозил по кораблям созревшие овощи, доставляя их прямо на рейды.

Имел Боярский и связь с рыболовецкими колхозами. Наши моряки помогали ловить рыбу, и нам в благодарность давали часть улова, что было очень кстати...

Осенью 1954 года впервые за четырехлетнюю службу на Дальнем Востоке мне предоставили отпуск с выездом в европейскую часть страны (в те времена офицер имел право на такой отпуск раз в три года). Я отлично провел его с семьей. Вылетели в Москву самолетом Ил-12. Это был тяжелый полет, что-то около 37 часов в воздухе и более 10 посадок! (Как изменилось все сейчас. Лайнер Ил-62 доставляет пассажиров на Дальний Восток за 8-9 часов.) После Москвы наш путь лежал на юг, в солнечный Крым. Правда, уже стоял ноябрь, но там еще было солнечно.

В должности начальника штаба

Телефонный звонок раздался внезапно. Глубокой ночью звонкая трель нарушила тишину квартиры. Оперативный дежурный штаба соединения подводных лодок сообщил, что получен сигнал "Шквал".

Сон сняло, как рукой. Этот сигнал означал, что общефлотское учение, в котором нам предстояло принять участие, началось.

На сборы ушли считанные минуты. Годы флотской службы приучили меня действовать в таких случаях без суеты, но быстро. Взяв заранее приготовленный небольшой чемоданчик (в нем постоянно находились туалетные принадлежности, бритвенный прибор и другие необходимые для жизни в отрыве от дома вещи), я вышел из квартиры и сел в машину, которая тотчас устремилась по каменистой дороге в сторону бухты.

В этот час улицы городка подводников не были пустынными. Придерживая руками противогазы, от дома к дому перебегали матросы-оповестители. Застегивая на ходу шинели, спешили вызванные на корабли офицеры и мичманы.

Оживленно было и на причалах. В кромешной темноте звонко тарахтели дизеля подводных лодок, прогреваемые перед выходом в море. Переговариваясь вполголоса, моряки по сходням заносили на корабли различное имущество. А некоторые лодки, отдав швартовы, с выключенными ходовыми огнями уже двигались из бухты. Им предстояло занять позиции там, в открытом океане, несколько раньше, чем другим кораблям.

На причале разглядел подъезжавшую машину. Из нее вышел командир соединения контр-адмирал Л. П. Хияйнен. Я доложил обстановку, сведения о начале развертывания подводных лодок. Контр-адмирал выслушал меня, затем произнес: "Надвигается проверка. Как считаете, выдержим этот серьезный экзамен?"

Об экзамене он упомянул не случайно. Флотское учение для

всех кораблей и частей - нелегкий экзамен. Для меня же он являлся как бы двойной проверкой, ведь всего полгода назад я был назначен начальником штаба соединения подводных лодок.

Не успел принять дела, как нагрянула инспекция Главного штаба Военно-Морского Флота. Возглавлял ее адмирал Виталий Алексеевич Фокин, авторитетнейший человек и талантливый моряк. Кстати, в последующем В. А. Фокин командовал Тихоокеанским флотом, который под его руководством успешно решал поставленные задачи.

С присущей ему деловитостью и строгостью адмирал Фокин и сопровождавшая его группа проверили наше соединение и выявили ряд недостатков, в том числе по работе штаба.

Теперь с такой миссией прибыл из Москвы с группой офицеров вице-адмирал Г. Н. Холостяков, занимавший в то время пост заместителя начальника управления боевой подготовки ВМФ. С Георгием Никитичем я не был знаком лично, но много слышал о нем. Я уже знал, что в предвоенные годы он являлся инициатором автономных плаваний подводных лодок, в ходе которых перекрывались многие технические нормативы. Хочется добавить, что Г. Н. Холостяков участвовал еще в гражданской войне, а в годы Великой Отечественной был командиром Новороссийской военно-морской базы, руководил высадкой морского десанта непосредственно в Новороссийск, занятый фашистами. Это была одна из самых дерзких и успешных морских десантных операций, проведенных флотом во взаимодействии с наступавшими сухопутными войсками.

За умелое руководство войсками, мужество, отвагу и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне вице-адмиралу Георгию Никитичу Холостякову 9 мая 1965 года присвоено звание Героя Советского Союза.

В послевоенное время он участвовал в испытаниях атомных подводных лодок. Являлся председателем государственной комиссии.

Как известно, испытания нового оружия - уже само по себе исключительно сложное и ответственное дело, а здесь речь шла об испытании целого комплекса новейших систем, начиная с атомной энергетики, новых средств навигации, радиотехники и кончая проверкой корпусных систем, рассчитанных на значительную глубину погружения. От председателя комиссии, командира корабля, от экипажа, а также от членов комиссии требовались не только знания, но и мужество, настойчивость. Именно такими качествами и обладал Холостяков, человек

исключительно энергичный и требовательный, особенно когда речь шла о выполнении задач, поставленных командованием.

Я писал эти строки в те дни, когда Георгий Никитич трагически погиб. И склоняю голову перед светлой его памятью.

Ну, а тогда, в начале учения, я, конечно, думал о том, как лучше выдержать экзамен, который Хияйнен назвал серьезным...

И какая же большая работа предшествовала его началу! Мы провели несколько командно-штабных учений, проиграли варианты развертывания и использования сил. По указаниям штаба командиры соединений и их штабы сделали разработки своих частных задач со своими предложениями. Мы не сковывали их инициативу, а, наоборот, поощряли ее. Так, капитан 1 ранга П. В. Синецкий, командир части "ленинцев", планируя действия главной ударной группировки, предложил использовать подводные лодки в составе групп, тем самым достигая массированности атак кораблей "противника".

На мой взгляд, в этом его предложении наиболее интересными были мысли, касавшиеся управления группами, а также места нахождения командира и его штаба.

Петр Владимирович был опытным подводником. Он обладал незаурядными качествами исследователя тактики применения оружия и в этой области внес много деловых предложений. На их основе были в свое время разработаны специальные наставления. Впоследствии, после неоднократной проверки, эти наставления послужили основой для отработки организации использования подводных лодок в океане.

Мой бывший начальник штаба, в то время уже командир части, капитан 2 ранга С. Г. Егоров, решил наиболее сложную задачу: разведку передовым отрядом сил "противника" и наведение на них ударной группы. Сергей Григорьевич делал основную ставку на новые лодки, имевшие сильное радиолокационное и акустическое вооружение.

Многие сложные проблемы навигационного обеспечения и боевого управления были разрешены с помощью флагманских специалистов моего штаба - капитана 3 ранга Григорьева, капитан-лейтенанта Водолазкина и других. Использование подводных лодок в составе групп предъявляло особые требования к организаций их взаимодействия, к точности ведения прокладки каждой лодкой.

Как известно из истории второй мировой войны, подводные лодки в составе групп нашли применение и в нашем Северном флоте, и в американском, и в немецко-фашистском. Организация и тактика использования была различной. Фашисты управляли лодками с берегового командного пункта, американцы же вели

управление с одной из лодок, находившихся в боевом порядке.

Планируя на учении метод использования подводных лодок в составе групп, мы тщательно изучили уже существовавшие методы, извлекли из них все полезное и отвергли ненужное. Особое внимание обращалось на исключение опасного маневрирования.

На время учения мой командир соединения отправлялся в море, где должен был проверить новый тактический прием группового использования подводных лодок. Так что на берегу, на командном пункте, мне предстояло принять командование на себя, а главное - обеспечить управление и оперативное обеспечение всех подводных лодок.

Получив от контр-адмирала Хияйнена последние указания, я вновь сел в машину, которая по грунтовой дороге, петлявшей меж крутых сопок, вскоре доставила меня к командному пункту.

Пройдя длинным и гулким коридором в пост, где мне предстояло провести все учение, я тотчас окунулся в привычную деловую штабную жизнь.

К этому моменту, за сравнительно короткий промежуток времени (как я упоминал, прошло чуть более полугода со дня моего назначения начальником штаба), я уже успел в определенной мере вникнуть в суть штабной деятельности. Помогло, в частности, и то обстоятельство, что, находясь в должности командира части подводных лодок, я опирался в своей работе на штаб и, следовательно, был знаком со спецификой его деятельности. Но все же, чтобы полностью прочувствовать всю сложность и ответственность работы штабного офицера, надо было послужить непосредственно в штабе.

Штабная работа весьма сложна. Штаб - это мозг, организатор, творец и исполнитель. Для его успешной деятельности, на мой взгляд, очень ценны уроки Великой Отечественной войны - опыт работы командования, его штабов.

Замечу кстати, что генерал армии С. М. Штеменко в воспоминаниях "Генеральный штаб в годы войны" на опыте собственной работы дал на сей счет немало полезных советов, касающихся того, каким должен быть офицер штаба, от работы которого зависит порой успех или поражение в бою.

Немало глубоких мыслей о том же высказал в своей книге "Вместе с флотом" и адмирал А. Г. Головко. Мне не раз довелось встречаться с Арсением Григорьевичем, получать от него практические рекомендации, в том числе и но работе моего штаба. Нас, моряков, всегда подкупали его простота в обращении с подчиненными, проницательность и компетентность в делах.

В годы войны Арсений Григорьевич, командуя Северным

флотом, несмотря на колоссальную загруженность, находил время и для непосредственного общения со штабными работниками, с личным составом кораблей и частей.

Учитывая опыт войны и развитие сил флота, я все отчетливее понимал, что штабной работник обязан в любой момент четко определить те главные звенья в цепи организации, управления и контроля, которые решают успех дела. Он должен строить работу на научной основе и шагать в ногу со временем, ибо его деятельность непосредственно сказывается на действиях кораблей и частей, их боеспособности и боеготовности.

Эти требования, в общем-то, очевидны и, казалось бы, не нуждаются в особых разъяснениях. Но при проведении их в жизнь нередко приходилось и приходится сталкиваться с непониманием, с противодействием их внедрению в практику: слишком велика бывает порой инерция устаревших традиций.

Взять хотя бы чувство нового, умение человека не отставать от требований времени. Помнится, в первые послевоенные годы на вооружение подводных лодок стали поступать торпедные автоматы стрельбы (ТАС). Благодаря им значительно возрастала эффективность торпедных атак. Однако некоторые командиры, пускаясь на всякого рода уловки, выходили в атаки по старинке, пользовались довольно примитивными расчетными таблицами, ибо привыкли к ним во время войны. Никто из них не отрицал преимуществ новой техники, но рассуждали они так: техника техникой, а с таблицами надежней. И выходили в атаки, по-прежнему уповая на таблицы, а умнейшие приборы бездействовали. Вина за отступление от требований дня лежала и на командирах, не желавших изучать новую технику, не понимающих ее, и на штабных специалистах, смотревших на подобную практику сквозь пальцы. Именно они первыми должны были быть проводниками нового, передового, неустанно внедрять его в жизнь.

И вот очередная проверка. Конечно, рано было ожидать зримых результатов за полгода работы. Но я был уверен, что от недостатков, отмеченных предыдущей инспекцией, избавиться нам удалось.

Общими силами мы в контакте с партийной организацией предпринимали все, чтобы деятельность штаба была пронизана деловитостью, творчеством, новаторством и отвечала тем коренным изменениям оружия, техники и принципов управления ею, которые были вызваны революцией в военном деле. Насколько мы справились с этим, и должно было показать общефлотское учение...

В директиве начальника штаба Тихоокеанского флота вице-

адмирала П. А. Мельникова наша задача была сформулирована по-военному коротко и конкретно. Принимая во внимание солидные размеры театра, погоду, состав наших сия и средства обеспечения, она была нелегкой. Но разве мы вправе были ждать скидок на трудности?!

С первых же часов учения на нашем командном пункте закипела работа. Центр боевого управления был сосредоточен в комнате, куда стекались данные об обстановке, сведения о своих силах и о силах "противника". Здесь я проводил, по существу, дни и ночи со своими заместителями - капитанами 3 ранга В. Дзюбой и М. Гернером, а также с другими флагманскими специалистами.

В первые дни учения мы не отрывались от карты обстановки: анализировали и оценивали возможные курсы отряда кораблей "противника", корректировали направление завес подводных лодок с целью перекрытия секторов возможного движения кораблей противоборствующей стороны, наносили данные разведки.

На этом этапе учения разведка имела большое значение. В ходе второй мировой войны во многих странах особое внимание стали уделять радиоразведке и спецслужбе разведки флота по раскрытию шифров воевавших между собой государств. Из многочисленных мемуаров, написанных зарубежными авторами после войны, весьма интересно в этом плане, на мой взгляд, книга П. Бизли "Разведка особого назначения". В ней рассказывается, сколь большое значение имела спецразведка англичан, а затем и флота США, которые, пользуясь сетью радиоперехвата и данными центра дешифрования, обеспечили успешность действий сил противолодочных кораблей в борьбе с немецкими подводными лодками, особенно в период 1942-1943 годов.

О том, как важна радиоразведка, свидетельствует такой пример. Радиограмма, переданная с немецкого линкора "Бисмарк", когда он, казалось, уже ускользнул от встречи с развернутым для его перехвата в Атлантике английским флотом, стала причиной обнаружения этого линкора сначала самолетом с авианосца, а затем кораблями эскадры. "Бисмарк", по сути дела, оказался потопленным из-за единственной переданной с его борта радиограммы.

В послевоенное время радио и радиотехническая разведка приобрели еще большее значение. Учитывая это, я, подписывая распоряжения командирам групп подводных лодок, стремился ограничить и количество телеграмм, и их размеры.

К содержанию распоряжений предъявлялись очень большие требования не только по смыслу, но и по форме. На сей счет еще

до начала учения все работники штаба, в том числе и автор этих строк, прошли основательную проверку.

Лично меня контролировал контр-адмирал Юрий Петрович Ковель, прибывший из Москвы в составе группы Холостякова. Кто знаком с Ковелем, тот, конечно, знает, что этот человек отличался не только педантичностью и скрупулезностью, но и обладал высокой штабной культурой. Его корректность и компетентность, как мне думается, давали ему особое моральное право заниматься такой проверкой, ибо право контроля весьма ответственно и не каждому оно по плечу.

За годы флотской службы я участвовал в различного рода инспекциях и проверках. А потому имею определенные взгляды на методику их проведения. Я, например, убежден, что деятельность представителя штаба во время любой проверки не должна сводиться к констатации отрицательных и положительных сторон в жизни и боевой учебе проверяемых кораблей и частей. Любая проверка это прежде всего школа. Школа обучения и воспитания личного состава, школа боевой выучки. Вот почему каждому проверяющему необходимо учиться искусству контроля. Учиться настойчиво и постоянно подготовке и организации проверки, а также методике ее проведения, главным образом на учениях в море.

Жизнь, учеба, быт моряков во время длительных плаваний составляют в целом как бы комплекс сложных процессов и явлений. Их сущность складывается из событий, действий, поступков и экипажей в целом, и отдельных людей. Суть взаимосвязи этих событий и явлений не лежит на поверхности, так как они далеко не однозначны.

Чтобы вскрыть их истоки и закономерности, необходимо глубоко и всесторонне изучать и осмысливать во всем многообразии жизнь личного состава кораблей и частей. Такой подход позволяет не только оцепить положение дел на день проверки, своевременно устранить причины отрицательных явлений, но и предвидеть развитие событий, позволяющих внедрить в жизнь что-то новое, передовое.

Думаю, не погрешу против истины, если скажу, что Юрий Петрович Ковель в совершенстве владел искусством проверки. Как я уже говорил, еще до начала общефлотского учения он основательно "прощупал" мои знания оперативных документов, приказов, инструкций. Задал целый ряд вопросов по проблемам учения и даже на тот случай, если вдруг начнутся фактические боевые действия.

Контр-адмирал Ю. П. Ковель поинтересовался, что я буду делать, если возникнет реальная угроза атомного нападения.

Этот вопрос не был праздным. В то время не утихал атомный шантаж. Впрочем, как он не утихает и сегодня.

Мы готовы были к отпору и тогда, в середине пятидесятых годов. Вспомнив эти годы, я решил заглянуть в газеты тех лет. Международная обстановка и тогда была сложной. Вот хотя бы небольшой перечень заголовков. Они говорят о многом: "Правительство Аденауэра официально формирует вермахт", "США создают агрессивные блоки на Ближнем и Среднем Востоке", "Обостренное положение в зоне Суэцкого канала", "Маневры американских войск в Южной Корее", "США делают все возможное дли расширения войны в Индокитае", "К берегам Индокитая направлены 2 авианосца".

Привожу эти заголовки для того, чтобы наглядно показать, что то учение, которое мы проводили двадцать с лишним лет назад, и те, которые проводятся сегодня, необходимы для поддержания должного уровня боеготовности советского Военно-Морского Флота. Кроме того, сам факт проведения в нашей стране таких учений является серьезным предупреждением любителям военных авантюр. Они должны знать и помнить, что наша армия и флот будут действовать против агрессора со всей решимостью, используя в полной мере свою боевую мощь...

Что же касается событий, предшествовавших общефлотскому учению, о котором веду рассказ, то на вопросы контр-адмирала Ковеля я, думается, ответил исчерпывающе. Он же дал мне ряд полезных советов, поделился опытом.

А учение между тем набирало силу. Все лодки заняли назначенные им позиции, о чем поступили соответствующие донесения. Мы стали ждать докладов об обнаружении "противника". Это волновало всех, ведь время истекало.

В центре внимания в тот момент, естественно, оказались связисты, которыми руководил капитан 3 ранга Водолазкин. Мы буквально стояли у них над душой. Хотя я и понимал, что ускорить события они не могли, тем не менее теребил: "Нет ли донесений?"

Надо сказать, что связистам в таких случаях достается основательно. Они делают все возможное, а порой и невозможное, чтобы обеспечить надежную связь, но упреки на их головы сыплются градом. Не зря на флоте частенько вспоминают такую шутку. Командир одного из соединений, удачно завершивший учение, отдал последний приказ: "Всех поощрить, а связистов не наказывать"...

Впрочем, во время учений штабным работникам тоже приходится нелегко: и рядовым операторам, и командному составу. Времени для отдыха нет. Спать приходится урывками,

порою в самое неподходящее время суток. Напряжение огромное. Поэтому нетрудно понять то облегчение и радость, которые мы все почувствовали, когда от командира одной из лодок пришло донесение, что обнаружен отряд боевых кораблей (ОБК). Как и положено, в донесении указывались широта, долгота, курс, скорость хода и состав отряда.

Это донесение явилось для нас настоящей наградой за длительный и весьма нелегкий труд. Тотчас относительно движения обнаруженного "противника" были развернуты лодки. Учение вступило в свою заключительную фазу.

Однако радовались мы рано. Новое донесение, поступившее от другой подводной лодки, грянуло как гром среди ясного неба: "противник" резко изменил курс. Такой неожиданный ход противоборствующей стороны опрокидывал все наши расчеты. Ведь считали, что отряд кораблей уже втянулся в мешок, где вскоре будет атакован подводными лодками. Но внезапный отворот отряда боевых кораблей свидетельствовал об обратном.

После завершения учений стали известны все обстоятельства этого случая. Оказывается, проверку нашей готовности к любым неожиданностям устроил старший посредник адмирал Василий Иванович Платонов, который находился на крейсере, шедшем во главе отряда боевых кораблей. Здесь посредники вели обстановку за обе стороны. Проанализировав ее, адмирал Платонов приказал отряду лечь на другой курс, поставив тем самым нас в исключительно невыгодное, даже в критическое положение.

Работа на командном пункте закипела с новой силой. Мы стали лихорадочно делать перерасчеты. На лодки срочно отправили указания следовать для атаки максимально возможным ходом на новые исходные позиции. Одновременно был отдан приказ: "С обнаружением - атаковать!"

Теперь успех зависел от командиров групп подводных лодок - капитана 1 ранга П. В. Синецкого и капитана 2 ранга С. Г. Егорова.

И снова томительное ожидание. Через четыре часа стали поступать донесения с моря: лодки перехватили "противника" и атаковали его. Задача была решена. Но ставить последнюю точку еще рано: окончательные оценки обычно объявлялись на разборе учения, где, кстати сказать, предстояло выступить с отчетом и мне.

Здесь самое время прервать повествование, сделать небольшое отступление и поделиться мыслями о значении разборов учений и проверок, об их роли в повышении боеготовности кораблей и частей. А также коротко рассказать и о новой перемене в моей судьбе.

Квалифицированный разбор - это прежде всего анализ, практическое осмысление событий и действий участвовавших в них лиц. Это также накопление и передача опыта, который базируется на фактическом материале и носит практический характер. Разбор дает также возможность увидеть обратную связь отношение участников учения к результатам работы проверяющих или посредников.

После содержательного, квалифицированного разбора чувствуешь себя окрыленным, он побуждает к действию, к совершенствованию, к желанию достичь большего. За годы флотской службы мне довелось участвовать во многих разборах - удачных и неудачных, различного масштаба и уровня, на разных флотах. Особенно памятен один из них.

В июне 1956 года наше соединение отчитывалось перед новым главнокомандующим Военно-Морским Флотом, в то время адмиралом, Сергеем Георгиевичем Горшковым. Нам уже были известны строгость и бескомпромиссность главкома в вопросах боеспособности и боеготовности кораблей и соединений, а также во всем, что было связано с умением командиров управлять силами, решать внезапные задачи. Мы понимали, что строгость и бескомпромиссность главкома были вызваны чувством ответственности, обусловленной не только опытом Великой Отечественной войны, ее уроками, но также сложной международной обстановкой, которая сопутствовала "холодной войне".

В предвидении строгой всесторонней проверки мы отработали комплекс мероприятий: учения, рейдовые сборы, упражнения. При этом задачи, поставленные главкомом перед силами флота, в том числе и перед нашим соединением, решались в условиях, приближенных к боевым, при максимальном напряжении сил и оперативном взаимодействии различных родов сил флота, соединений надводных кораблей, авиации флота, подводных лодок, сил охраны водного района и береговой обороны.

Нас непосредственно инспектировала группа контр-адмирала Владимира Никифоровича Иванова, в то время заместителя главнокомандующего ВМФ по боевой подготовке. Он прибыл на эту должность, отслужив на Тихоокеанском флоте, где командовал соединением подводных лодок, затем на Черноморском флоте подводными силами. И сложилось так, что в 1967 году я сменил его на посту заместителя главкома.

Не вдаваясь в детали всех перипетий учения, скажу, что в целом действия подводных лодок нашего соединения были оценены тогда положительно. Практически все лодки были

наведены на "противника". Причем большая их часть в тяжелейших штормовых условиях и при пониженной видимости успешно атаковали его. Это был результат напряженной боевой подготовки и хорошей работы разведки взаимодействовавшего с нами авиационного подразделения.

Плодотворно потрудился и штаб. Штабные посты работали в течение двух недель днем и ночью и обеспечили выполнение поставленных задач.

Выступление главнокомандующего на разборе учения впечатляло детальным знанием обстановки, строгостью и компетентностью суждений. От выступающих главком требовал только конкретных докладов. Он, как мы поняли, не терпел верхоглядов. И это не замедлило сказаться: тут же на разборе некоторым должностным лицам пришлось отчитаться в допущенных просчетах.

Для всех, кто присутствовал при этом, случившееся послужило наглядным уроком, заставившим пересмотреть свое, отношение к служебным обязанностям и строже подходить к ним.

Мог ли я думать, находясь тогда на разборе, что в течение многих лет, будучи начальником штаба Северного флота, заместителем главкома по боевой подготовке ВМФ, затем командующим Северным флотом, начальником Главного штаба ВМФ, мне придется работать под непосредственным руководством этого человека. Многому научился я у него. За этот период коренным образом изменился боевой состав флота, усложнились его задачи по противостоянию объединенным силам военно-морских флотов США и НАТО, зародился и развился атомный подводный флот, качественно изменились надводные силы, родились ракетные и авианесущие корабли, морская ракетоносная и противолодочная авиация. Под непосредственным руководством С. Г. Горшкова мне пришлось решать многие задачи но защите нашего государства с океанских направлений.

А первое знакомство с его методами руководства, с его подходом и оценкой действий сил произошло именно тогда, в 1956 году, на разборе учения. Вот почему этот случай так памятен для меня.

Что же касается самого разбора учения, о котором я рассказал, то мне пришлось докладывать проверяющим решения на использование сил и управление ими. Впервые выступал я перед столь авторитетной аудиторией. Руководил разбором вице-адмирал Г. Н. Холостяков, присутствовали начальник штаба Тихоокеанского флота вице-адмирал П. А. Мельников, начальник управления контр-адмирал И. В. Силаев, другие адмиралы и офицеры.

Я освещал три вопроса: состояние боеготовности соединения, решение на его боевое использование и ход выполнения задачи.

Помню, доклад не удовлетворял меня самого. Боялся, что такое же отношение к нему будет и со стороны присутствовавших. Я не выделил главного, не уложился в отведенное время. Основные вопросы растворились во второстепенных. Сказывалось также и недостаточно глубокое знание некоторых проблем.

И все же в целом, как оказалось, доклад получился. Меня выручило знание обстановки на театре, четкое представление о своих силах и о силах "противника", а также знание действующих наставлений по боевому использованию подводных лодок и их возможностей. Именно это позволило принять правильное решение на использование сил, развернутых в море.

Разбор позволил мне также понять, что выступление на нем - своего рода искусство и ему надо учиться и учиться в академии. Поэтому, когда мой непосредственный начальник контр-адмирал Хияйнен был переведен на другую должность и мне предложили занять его место, я, поблагодарив командующего флотом вице-адмирала В. А. Чекурова за доверие, попросил отправить меня в академию. Мое желание было удовлетворено. В июле 1956 года я отбыл в Ленинград.

Академией в то время командовал, в прошлом Министр Военно-Морского Флота, адмирал Иван Степанович Юмашев. Вскоре его сменил на этом посту адмирал Владимир Александрович Андреев.

Мне и моим сверстникам надолго запомнился день, когда Иван Степанович Юмашев собрал слушателей на беседу. Он был по-прежнему крепок и представителен. Волевое лицо и спокойный взгляд придавали его облику величественность и обаяние. Этот мудрый человек прошел большую жизненную школу, и его напутствие было для нас бесценным.

- Времена меняются, - сказал Юмашев. - Наш флот становится иным. Он выходит на просторы Мирового океана, перевооружается на ракетное оружие. И вам, будущим командирам соединений, флагманам, предстоит освоить его. Однако без прочных знаний физики, математики, электроники, кибернетики, наряду со знанием морских наук и тактики, эти сложные задачи не решить. Я призываю вас, друзья мои, не жалеть ни сил, ни стараний...

Новый начальник академии адмирал В. А. Андреев поблагодарил Ивана Степановича за напутствие слушателям и от имени личного состава заверил, что его советы будут учтены при организации учебного процесса.

Хочу отметить, что преемником Юмашева стал весьма достойный моряк. Он командовал всеми классами надводных кораблей, от сторожевого до крейсера. В годы войны в должности командира соединения кораблей Черноморского флота Владимир Александрович отличался исключительно активными боевыми действиями. Он участвовал во многих дерзких операциях, в том числе в знаменитой Керченско-Феодосийской в декабре 1941 года. В ходе этой операции морской десант был высажен непосредственно в порт Феодосия, что являлось беспрецедентным в истории войн на море.

Как истинный моряк, адмирал Андреев и в академии придерживался морского направления. По его инициативе слушатели совершили большое плавание вокруг Европы на крейсере "Михаил Кутузов". Во время похода мы не только получили большую практику в кораблевождении, но и сдали ряд экзаменов.

Добрым словом хочется вспомнить офицеров кафедры оперативного искусства и ее начальника, в то время контр-адмирала, Виктора Сергеевича Лисютина. Он не только обладал солидной эрудицией, но и блестяще знал предмет в историческом и в современном, послевоенном аспекте. Под его непосредственным руководством были созданы учебники по оперативному искусству, а также великолепные разработки операций военно-морского флота как совместно с войсками приморских фронтов, так и самостоятельно - на океанских направлениях.

В целом учеба в академии дала нам, слушателям, четкую, целенаправленную ориентацию к подходу и решению оперативных задач во всем их многообразии. Особое внимание обращалось на выработку замысла операции, на решение командующего по всем видам оперативного и специального обеспечения. Я на всю жизнь сохранил чувство благодарности к преподавателям академии, так как знания, которые приобрел, были необходимы мне как воздух для дальнейшей службы.

Ракеты стартуют из глубины

Командир эскадренного миноносца "Прозорливый" перевел рукоятки машинного телеграфа на "Полный вперед", и тогда скалистый пустынный берег, с торчащим на остром мысу маяком, вдруг стал стремительно уплывать за горизонт. На борту "Прозорливого" находилась большая группа офицеров, представителей промышленности, конструкторов и ученых. Корабль шел в отдаленный район моря, где размещалась стартовая позиция одной из ракетных подводных лодок. С приходом эсминца в назначенную точку одна из лодок должна

была произвести из-под воды пуск баллистической ракеты...

Вот уже третий год, как я служу на Краснознаменном Северном флоте. И позже долгое время служил здесь. Это были в моей жизни самые дорогие, самые памятные годы. В суровых заполярных водах я прошел настоящую школу флотской службы.

Советское Заполярье! Во время Великой Отечественной войны здесь, как и на всем огромном советско-германском фронте, кипели жестокие бои. Фашисты, стремясь отрезать нашу страну от выхода к северным морям, направили свой удар на Мурманск. Но противник не одержал здесь ни одной существенной победы, а на крайнем северном фланге фронта, где хребет Муста-Тунтури подходит к морю, гитлеровцы вообще не продвинулись в глубь нашей территории ни на шаг.

Исключительно большой вклад в оборону Заполярья внесли моряки Северного флота. Достойной оценкой иод-вига североморцев явилось награждение Северного флота орденом Красного Знамени. Это произошло в дни 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

А мое назначение на флот состоялось в 1959 году.

Первая встреча - с руководством, а конкретно с начальником штаба флота, в то время контр-адмиралом, Анатолием Ивановичем Рассохо. Я был знаком с ним еще по службе на Тихоокеанском флоте. Там он командовал соединением надводных кораблей. Имел репутацию авторитетнейшего моряка. Нам, подводникам, приходилось часто взаимодействовать с надводниками, поэтому контакты были довольно регулярными, благодаря чему мы неплохо знали друг друга.

Анатолий Иванович подробно обрисовал обстановку на флоте, сделав особый упор на состояние дел в соединении подводных лодок, в командование которым мне предстояло вступить.

И вот я со своей семьей - женой, дочерью, сыном - направляюсь на катере в отдаленную бухту. Первое впечатление от нашего будущего места жительства не очень отрадное. На голых каменистых скалах - редкие постройки. И ни одного деревца. Не думали мы тогда, что именно эти суровые скалы станут для нас во много раз дороже многих красивых мест.

Соединение подводных лодок, которым предстояло командовать, было особым. По существу, первым на нашем флоте с ракетным оружием. Поэтому нетрудно представить, какие сложные задачи предстояло решать. Мы должны были освоить баллистические и крылатые ракеты, которые поступали на флот.

И вот их очередное испытание. Событие это имело исключительно большое значение не только для непосредственных его участников, но и для всех Советских Вооруженных Сил, для обороноспособности нашего государства. Стрельбой завершалась колоссальная работа по созданию ракетного комплекса, не уступавшего по своим данным созданному к тому времени в Соединенных Штатах Америки ракетному комплексу "Поларис".

Я находился на корабле по долгу службы. Эта испытательная стрельба имела ко мне прямое отношение. Одновременно решил принять участие в работе государственной комиссии по приему ракетного комплекса от промышленности. В общем, ход освоения ракетного оружия, а в данном случае приемка нового комплекса - все это входило в сферу моих служебных обязанностей. Мысленно я не переставал удивляться, что еще совсем недавно имел о ракетах весьма общее представление.

Конечно, мы, люди предвоенного поколения, слышали и читали о них. Всей стране было известно имя Константина Эдуардовича Циолковского, создавшего теорию межпланетных сообщений, осуществляемых с помощью ракет его, Циолковского,

конструкции. И все же, по нашим тогдашним понятиям, ракеты больше относились к области научной фантастики, нежели к реальностям того времени.

Тем не менее уже тогда, до войны, создание ракет было поставлено на практическую основу. В 1929-1930 годах в Советском Союзе были начаты работы по экспериментальным исследованиям реактивных двигателей. Сегодня всему миру известен знаменитый ГИРД (группы изучения реактивного движения), сыгравший большую роль в развитии ракетной техники в нашей стране. В таких группах, а также в Реактивном научно-исследовательском институте (РНИИ), созданном в 1933 году на их базе, и были заложены основы советского ракетостроения.

Кстати, именно здесь, в стенах РНИИ, была спроектирована, построена и испытана легендарная "катюша", как сейчас признано, выдающееся оружие второй мировой войны, во многом способствовавшее победе Советской Армии на полях сражений.

К 1946 году наша страна накопила, значительный опыт производства "катюш", которые предназначались для пуска твердотопливных реактивных снарядов, крылатых ракетных аппаратов, а также отдельных образцов жидкостных ракет.

И тем не менее задачи обороны нашего государства требовали дальнейшего развития этого оружия. Первый главнокомандующий Ракетными войсками стратегического назначения Герой Советского Союза маршал артиллерии Митрофан Иванович Неделин так охарактеризовал стратегическую задачу того времени: "Центральный Комитет Коммунистической партии и Советское правительство сразу же после Потсдамской конференции (там впервые стало известно о создании атомной бомбы в США.- Г. Е.) вынуждены были произвести перестройку в области атомных исследований. Параллельно надлежало решить вторую важную проблему - в короткие сроки изыскать средства доставки атомных боеприпасов. Наряду с авиацией выбор пал на ракеты дальнего действия".

Хронология выполнения этого решения такова. В августе 1949 года в нашей стране, вопреки прогнозам зарубежных авторитетов, было успешно испытано отечественное атомное устройство, зачеркнувшее "абсолютное" превосходство Соединенных Штатов в этой области и ликвидировавшее их атомную монополию. А в августе 1957 года весь мир облетело известие о создании в СССР межконтинентальной многоступенчатой баллистической ракеты. Такой ракеты не имела еще ни одна страна. Двигатели мощностью почти 20

миллионов лошадиных сил способны были доставить ее со скоростью 28 тысяч километров в час на расстояние нескольких тысяч километров.

Так достойно был завершен многолетний труд выдающихся дореволюционных и советских отечественных ученых и конструкторов: Н. И. Кибальчича, К. Э. Циолковского, С. П. Королева, В. П. Глушко, Н. И. Тихомирова, Ф. Л. Цандера, Б. С. Петропавловского, В. А. Артемьева, М. К. Тихонравова, Ю. А. Победоносцева и других. Это они внесли огромный, неоценимый вклад в теорию и практику создания отечественной ракетной техники...

В том памятном походе, проводившемся с целью заключительного испытания баллистической ракеты, стартующей с подводной лодки, я не думал об истории создания ракетного оружия, не вспоминал и имен его создателей. Но все они незримо присутствовали тут же, являлись как бы членами и экипажа корабля, и государственной комиссии.

Казалось, что рядом с нами находились и испытатели ракет, стартующих с подводных лодок. Самыми первыми из них являлись члены экипажа подводного ракетоносца, возглавляемого капитаном 3 ранга И. И. Гуляевым.

Именно этим морякам было доверено испытать ракеты в реальных условиях эксплуатации, для чего лодка и отправилась в дальний поход.

Проводить ее в море прибыли ученые и конструкторы, работавшие в области ракетостроения. Среди них находился и Главный конструктор. Позже, вспоминая этот поход, он скажет, имея в виду экипаж И. И. Гуляева: "Эти люди рисковали тогда своей жизнью".

И действительно, поход оказался не из легких. Кроме того, обширная программа требовала проведения ряда экспериментов, вследствие чего условия испытаний были разнообразными и напряженными. Учитывая их, командир корабля принимал смелые решения и шел на риск, потому что верил в новое оружие и стремился испытать его так, чтобы у тех, кто впоследствии поведет подводные ракетоносцы в боевой поход, не было никаких сомнений в их надежности.

В плавании отличились все участники ответственных испытаний. Пример стойкости и высокого профессионализма продемонстрировали А. Агапов, И. Балашов, С. Бон-дин, И. Майоров, В. Коробов, Ю. Степанов, М. Панов, А. Мерзляков, И. Горячев и другие моряки.

Государственная комиссия в своем заключении отметила, что "впервые получен ряд важных экспериментальных данных,

необходимых для дальнейшей разработки ракетного оружия и кораблей-носителей этого оружия, а также получен опыт эксплуатации систем и устройств, входящих в комплекс ракетного оружия".

Была также "экспериментально подтверждена возможность боевого использования ракет с сохранением летно-технических характеристик после длительной транспортировки в полностью снаряженном состоянии на подводной лодке при различных условиях плавания... и безопасность ракет для личного состава подводной лодки".

Поход завершился весьма успешно. Командир подводной лодки капитан 3 ранга Иван Иванович Гуляев и другие участники плавания за выполнение особо ответственного задания были удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Но вернусь к нашему плаванию. Обстановка на эскадренном миноносце "Прозорливый", шедшем в район испытаний, была и рабочей, и торжественной, и душевной. Этому способствовали важность решаемой задачи, единство цели и общая атмосфера на корабле, в частности в кают-компании.

Как и у всех моряков, к корабельной кают-компании у меня отношение особое. Для нас это не только место приема пищи, но и место общения, по сути дела, офицерский клуб, где происходит обмен мнениями, вырабатываются единые взгляды на тактику использования оружия, на проблемы воспитания личного состава и проблемы мореплавания. В тех кают-компаниях, где царит товарищеская атмосфера, у офицеров корабля выше культурный уровень и профессионализм, шире кругозор.

Понятно, в том плавании беседы в нашей кают-компании так или иначе вращались вокруг основной темы: как пройдет решающее испытание баллистической ракеты, стартующей из-под воды. Особых сомнений в благополучном исходе операции не было, но все же ракетные пуски в те годы были делом новым, во многом еще непознанным. Да и опыта мы имели еще недостаточно.

Правда, командир стрелявшей лодки капитан 3 ранга В. Бочкин и его экипаж были не новичками в этом деле: их лодка произвела наибольшее количество пусков. Кстати, тех первых ракетных лодок сейчас уже не встретишь. Их время прошло. Но в освоении ракетного оружия, стартующего с палуб подводных кораблей, они оставили заметный след. С виду громоздкие, неуклюжие, с непривычно развитой надстройкой, обладавшей большой парусностью, которая осложняла управление в надводном положении, особенно во время швартовок, эти лодки прекрасно вели себя под водой. Обладая отменными

маневренными качествами, они великолепно управлялись во время старта ракет и хорошо удерживались на глубине.

Соединениями первых дизельных ракетоносцев, входивших в мое подчинение, командовали опытные подводники. Контр-адмирал И. Л. Порхамюк, прошедший большую школу командования подводными лодками на Северном флоте и в годы Великой Отечественной войны, и в послевоенный период, отличался от других командиров невозмутимым спокойствием и умением прекрасно ориентироваться в сложной Обстановке.

Капитана 1 ранга С. С. Хомчика (в последующем контр-адмирал) можно назвать пионером в освоении использования баллистических ракет с подводных лодок. Примерно за час до входа в район испытаний Сергей Степанович Хомчик доложил членам государственной комиссии, собравшимся в кают-компании, о готовности к стрельбе всех средств обеспечения. Доклад был обстоятельным. И не мудрено. С. С. Хомчик - опытнейший, энергичный, полный энтузиазма подводник. Он из числа тех, о ком говорят: предан подводному флоту без остатка.

В нелегких условиях базирования подводных лодок как правило, базы зачастую находились в отдаленных бухтах) он ухитрился и благоустроить городок подводников, и создать на берегу фундаментальную учебную базу. Как бесконечно счастлив был Хомчик, когда благодаря его стараниям заканчивалось, к примеру, строительство удобной казармы, жилого дома или создавался новый учебный кабинет. Особо же он гордился кабинетом, в котором были сосредоточены тренажер и материальная часть принимаемых на вооружение ракетных комплексов.

С тех пор прошло немало лет. Появились новые совершенные тренажеры. Но первая в советском Военно-Морском Флоте учебная база, созданная в соединении капитана 1 ранга Хомчика, до сих пор не утратила своего значения. А как она помогла тем, кто прокладывал путь к созданию и освоению нового оружия!

Итак, на подходе к стартовой позиции Сергей Степанович четко доложил о том, что подводная лодка исполнила часовую готовность, силы обеспечения подтвердили, что все меры безопасности предприняты и все готово к выполнению ответственного задания.

На эсминце в составе государственной комиссии находился один из заместителей Главного конструктора баллистических ракет. Он поинтересовался, кто в базе проверял подготовку ракеты, замерял параметры. На этот вопрос дал исчерпывающий ответ мой помощник флагманский специалист соединения капитан 2 ранга И. В. Горкунов.

Об Иване Васильевиче, неутомимом труженике и блестящем знатоке своего дела, хочется сказать особо. Был он на редкость скромным и застенчивым человеком. Но мгновенно преображался, когда возникала сложная ситуация. Тут Горкунов превращался в комок энергии. Он немедленно брал на себя руководство людьми и управление техникой.

Возникавшие проблемы часто требовали решения в считанные секунды. Промедление, нерешительность были бы чреваты серьезными осложнениями. А к еще худшим последствиям могло привести незнание сложнейших процессов, которые могли произойти из-за случайной неисправности, возможной в морских условиях.

И Горкунов умел предотвращать возникновение аварийных ситуаций буквально в считанные секунды...

Наше последнее перед началом ракетного пуска совещание подходило к концу, когда в кают-компанию прибыл с докладом рассыльный: командир эсминца сообщал, что корабль вошел в район стартовой позиции.

Быстро одевшись, я поднялся на ходовой мостик. Вскоре сюда прибыли заместитель Главного конструктора, представитель штаба флота капитан 1 ранга В. И. Поршнев, начальник одного из управлений ВМФ контр-адмирал В. А. Сычев, другие члены государственной комиссии.

С Вениамином Андреевичем я встречался на многих флотских мероприятиях. Его вклад в освоение ракетного оружия и внедрение его в Военно-Морском Флоте весьма значителен. Без преувеличения можно сказать, что он занимался этим делом со дня рождения флотских ракет и до их возмужания, когда они прочно заняли достойное место на боевых кораблях.

Недавно Вениамин Андреевич побывал у меня в Москве. Вспомнили прошлое. Много было всего пережито...

Мы с ним принимали участие в десятках, а может быть, даже в сотнях ракетных и опытовых стрельб: в процессе доводки и шлифовки ракетных комплексов, и во время приема их от промышленности, и в период эксплуатации в ходе выполнения учебно-боевых упражнений. При выполнении всех этих мероприятий совершенствовалась техника, учились специалисты флота.

Поэтому, находясь на мостике эсминца, обеспечивавшего очередной пуск, мы оба до мельчайших подробностей представляли себе, что происходит там, на глубине, внутри прочного корпуса ракетной подводной лодки.

Да, весь процесс подготовки и пуска ракет автоматизирован. Технические устройства и ЭВМ в кратчайшие отрезки времени

осуществляют сотни манипуляций в проверок.

Но техника мертва без людей. Именно эти считанные минуты концентрируют в себе недели и месяцы напряженной учебы, тренировок. Вот почему перед пуском весь личный состав действует как хорошо отлаженный механизм. Слышны лишь четкие приказания и доклады об исполнении. Все внимание - приборам. Немедленно корректируется малейшее отклонение стрелок обеспечивающих систем и механизмов, фиксируется появление на табло предупреждающих сигналов.

Ну как тут не вспомнить торпедные атаки, которые я не раз выполнял, будучи командиром подводной лодки. Приходилось чуть ли не на животе ползать по палубе, чтобы не обнаружить себя, не поднять выше дозволенного перископ, и в то же время сложно маневрировать, дабы не выпустить из прицела ускользавшую цель. От напряжения в такие минуты лоб покрывался испариной.

В процессе ракетной атаки ничего похожего не происходит. Внешне все выглядит тихо, спокойно, даже безмятежно для непосвященного глаза. А ведь в это время с огромным напряжением работает мозг. Эта нагрузка столь велика, что некоторые исполнители после характерного толчка, свидетельствующего о том, что ракета стартовала, тоже вытирают с лица испарину...

В день встречи у меня на квартире Вениамин Андреевич Сычев рассказал о событии, которое, на его взгляд, зримо обозначило переход от старого довоенного флота к новому, о перевооружении флота и оснащении его новой техникой. Иначе говоря, о тех самых факторах, которые подняли его на уровень, соответствующий нашей эпохе.

Речь шла о демонстрации высшему начальствующему составу Советской Армии и Флота возможностей новых кораблей. Операция эта носила условное название, ну, скажем, "Кефаль".

Зрелище было впечатляющим. Далеко в открытом море вертолеты (тогда это было совершенно новое противолодочное средство!) производили демонстративный поиск подводных лодок. Затем сторожевые корабли "поражали" обнаруженные цели с помощью нового оружия - реактивных бомбовых установок.

Подводные лодки, авиация, катера, принимавшие участие в учении, в свою очередь наносили удары по обозначенным целям. Результаты показа новых средств оружия имели большое значение.

"Пожалуй, именно после операции "Кефаль",- говорил Вениамин Андреевич,после соответствующих решений руководителей нашего государства и началось бурное

перевооружение флота".

Вспомнили мы с Сычевым и людей, причастных к этому перевооружению. Сейчас почти все они не у дел (время неумолимо), а кое-кто и вовсе ушел из жизни. Поэтому тем более нельзя не назвать их, этих неутомимых тружеников, так много сделавших для укрепления обороноспособности нашего государства.

Крылатым ракетам посвятил всю свою деятельность капитан 1 ранга-инженер В. М. Ефремов. Все испытания крылатых ракет, стартовавших с кораблей, производились при его непосредственном участии. Он отлично знал технику и положил немало сил на ее усовершенствование.

Баллистическими ракетами занимался капитан 1 ранга-инженер Ф. П. Сорокин. Наше отечественное ракетостроение многим обязано ему. Капитан 1 ранга-инженер М. Г. Иванов был первым начальником научно-исследовательского учреждения, занимавшегося ракетными комплексами. Честный, прямолинейный, глубоко партийный человек, он смело отстаивал свои идеи. Благодаря его принципиальности, бескомпромиссности и получился отличный комплекс крылатых ракет, испытание которого мне пришлось проводить.

Наконец, говоря о создателях корабельного ракетного оружия, нельзя не отметить работников полигонов, где проходили все мероприятия, начиная от подготовки оружия и кончая обучением корабельных специалистов. Успехами, достигнутыми флотом в столь сжатые сроки, мы многим обязаны тем, кто самоотверженно трудился на полигонах.

Начальником одного из полигонов был Герой Советского Союза вице-адмирал И. А. Хворостянов, в прошлом катерник, участник Великой Отечественной войны на Тихоокеанском флоте. Обеспечивая в течение многих лет большую работу по подготовке к испытанию ракетного оружия для сил флота, Илья Алексеевич показал себя опытным военным руководителем. Мне посчастливилось долго работать с ним. Организация и строгий порядок были в полной мере присущи этой части.

Заместитель Хворостянова капитан 2 ранга Е. Д. Новиков знал свое дело безукоризненно. При окончательной доработке ракетных комплексов его рекомендации всегда приносили большую пользу.

С вице-адмиралом Вениамином Андреевичем Сычевым меня связывали еще и военные годы. Оба сражались на Балтике. Правда, в начале войны Сычев служил на надводных кораблях - на линкоре "Октябрьская революция", а затем на крейсере "Петропавловск". В общем, нам было кого и что вспомнить...

Но продолжу свой рассказ. Из поста, обеспечивавшего связь с подводной лодкой, на ходовой мостик "Прозорливого" поступил доклад, что лодка исполнила пятиминутную готовность. Наступали решающие мгновения. Через пять минут должен был произойти пуск.

В бинокль я оглядел горизонт. Море было пустынным. И, как часто бывает в тех районах, беспокойным. Северозападный ветер развел довольно крутую волну. Поступил новый доклад командира подводной лодки:

- Исполнил одноминутную готовность. До старта шестьдесят секунд.

На мостике воцарилась мертвая тишина. Было слышно только шуршание волн, разрезаемых форштевнем нашего эскадренного миноносца. Флагманский штурман соединения начал громко отсчитывать время:

- До старта тридцать секунд... двадцать... десять... пять, четыре, три, две, одна! Старт!

И тотчас среди свинцовых волн с ревом показался могучий цилиндр. Ракета как бы нехотя выползла из воды.

Набирая скорость и оставляя за собой грохот маршевых двигателей, она скрылась в низкой облачности.

Все, кто находился на мостике, молчали. Ждали доклада командира подводной лодки. Наконец он поступил: "Старт прошел нормально. Замечаний нет".

А вскоре пришло сообщение из штаба флота: "Изделие легло в цель точно".

Все мы почувствовали огромное удовлетворение. Советский Военно-Морской Флот получил новое могучее оружие.

Флот нашего времени

С конца второй мировой войны и по сей день в военных и промышленных кругах США господствует навязчивая идея, что необходима постоянно действующая экономика, связанная с внешнеполитической программой государства. По мнению таких деятелей, с помощью подобного альянса можно переделать мир по образу и подобию Соединенных Штатов. И вот в порядке осуществления задуманного дается зеленый свет военно-промышленным монополиям. Для них открывается эпоха великих возможностей обогащения за счет гонки вооружений на суше, на море, в океанских глубинах и космосе. Именно эта гонка и породила военно-промышленный комплекс теснейшее переплетение интересов финансовых, политических и военных кругов, оказывающих мощное влияние на все стороны жизни страны. Военная промышленность стала наиболее выгодной сферой приложения капитала, сулящей баснословные прибыли. С

лихорадочной поспешностью .стали появляться там новое оружие, боевая техника, военные базы.

К 1983 году США имели вокруг Советского Союза и стран социалистического содружества более 1500 военных баз и объектов. В тридцати двух странах находятся их военно-морские и военно-воздушные силы, оснащенные ракетно-ядерным оружием. Идет интенсивное оснащение радиоэлектронными средствами сил разведки (в том числе космической) и сил радиоэлектронной войны.

Исключительно большое внимание уделяют США флоту. На его качественное и количественное преобразование ассигнуются астрономические суммы. Один за другим спускаются на воду все более мощные авианосцы, атомные крейсера, атомные подводные лодки, десантные и противолодочные корабли. Строятся все новые самолеты морской авиации, взлетающие с сухопутных аэродромов и с палуб авианосцев.

Так, уже в начале шестидесятых годов флот Соединенных Штатов Америки насчитывал 17 ударных авианосцев, в том числе один атомный - "Энтерпрайз", шесть тина "Форрестол", три типа "Мидуэй" и семь типа "Орискани". Эти ударные авианосцы (а также новые, вступившие в строй в течение семидесятых и восьмидесятых годов) сгруппированы в соединения, которые действуют в Тихом, Атлантическом, Индийском океанах, а также в Средиземном и других морях.

Для обеспечения их боевой деятельности строятся атомные крейсера, вооруженные управляемыми ракетами. Это так называемые крейсера УРО. В состав сил обороны авианосцев входят также эскадренные миноносцы, фрегаты, а в последние годы и многоцелевые атомные лодки. Ныне во флоте США все эти силы в совокупности насчитывают более 600 единиц.

Начиная с пятидесятых годов США прекратили строить дизельные лодки. Но в течение всех последних лет непрерывно растут и совершенствуются атомные подводные силы, оснащенные прежде всего ядерным оружием. Как известно, первая американская атомная подводная лодка "Наутилус", вооруженная торпедами, вступила в строй в 1954 году. А еще в 1952 году начались работы по созданию атомных подводных лодок другого класса - гигантов, или, как их вскоре стали называть, подводных лодок-убийц. Задача перед создателями стояла такая: лодка должна быть самой быстроходной, самой глубоководной, самой бесшумной и грозной по своему вооружению. Первым в серии таких атомоходов, оснащенных ракетами "Саброк" (комбинация ракеты и торпеды), стал печально известный "Трешер" (так называют одну из разновидностей акул, обитающих в Атлантике).

Вслед за "Трешером" в строй вступили атомные подводные лодки того же класса - "Планжер" и "Пермит". В конце семидесятых годов в военно-морские силы США стали поступать многоцелевые атомные подводные лодки "Лос-Анджелес", предназначенные прежде всего для борьбы с советскими подводными лодками. Эти американские корабли имеют совершенную акустику, применяемую с использованием буксируемых антенн, которые работают на низкочастотном спектре при цифровой обработке шумовых сигналов специальными электронными машинами. Серия этих подводных лодок, которые должны заменить устаревшие, рассчитана на выпуск около 80 единиц. Морское командование США планирует с их помощью достичь превосходства под водой, которое является главным условием эффективных действий в противолодочной войне.

1 января 1957 года в Соединенных Штатах была утверждена программа по созданию баллистических ракет для подводных лодок системы "Поларис". Тогда же началось формирование соединения ракетных подводных лодок, предназначенных для нанесения ударов баллистическими ракетами с ядерным зарядом по наземным объектам.

Первый атомный ракетоносец такого класса - "Джордж Вашингтон" был спущен на воду 9 июня 1959 года. На его борту размещается 16 баллистических ракет. Для этого корпус многоцелевой подводной лодки, уже оснащенный энергетикой, был разрезан на две части и между ними вставлен цилиндр прочного корпуса с шахтами для ракет. Эта лодка и положила в США начало атомному психозу, я бы сказал, стратегического масштаба, что воплотилось в строительстве еще более совершенных лодок - типа "Медисон" и "Этен Аллен".

Всего была введена в строй 41 атомная ракетная подводная лодка. В течение последующих лет ракетные комплексы на них прошли неоднократную модернизацию. Баллистические ракеты "Поларис" были заменены на "Посейдон", затем на "Трайдент", имевшие большую дальность и точность поражения целей. При этом каждая ракета могла нести кассетную головную часть, содержащую до 12 единиц с атомными зарядами индивидуального наведения.

В конце семидесятых годов вступает в строй атомная подводная лодка "Огайо", вооруженная уже 24 баллистическими ракетами. К 1990 году планируется создать 13 таких лодок. Вот почему возможная в будущем борьба с атомными ракетоносцами США приобрела для нашего Военно-Морского Флота характер стратегической задачи.

Всего же ракетно-ядерный потенциал США к началу

восьмидесятых годов в результате решения задачи так называемой "океанской стратегии", с учетом многоцелевых авианосцев и других боевых морских единиц, составил 50 процентов всех ракетно-ядерных средств этого государства. Таков удельный вес флота в общей гонке вооружений, наглядно свидетельствующий о росте угрозы нашему государству, другим социалистическим странам со стороны океана. Бескрайние океанские просторы стали, по существу, стартовыми площадками ракетно-ядерного оружия.

Учитывая эти обстоятельства, Коммунистическая партия и Советское правительство поставили задачу - создать могучий океанский флот, способный противостоять агрессивным устремлениям империалистов с океанских направлений. И такая задача в сравнительно короткий исторический срок была решена. Наш флот стал поистине океанским, ракетно-ядерным, подводно-авиационным.

В его создании участвовали не только конструкторы, инженеры, рабочие судостроительной промышленности, но и научные работники. Так, созданием атомного реактора для подводных лодок и его установкой руководил известный советский академик.

В начале семидесятых годов мне посчастливилось сотрудничать с ним и с другими учеными во время испытаний очередного советского атомохода, весьма совершенного по своим боевым качествам. Не могу не отметить истинный патриотизм ученых, их самоотверженность, простоту, скромность и душевность во взаимоотношениях с рабочими, инженерами, а также с представителями флота рядовыми моряками, офицерами и адмиралами. Подвиг творцов атомных подводных лодок поистине сопоставим с подвигом тех, кто создал спутники, благодаря которым был покорен космос.

Существенный вклад в освоение послевоенного отечественного флота внес и личный состав ВМФ - матросы, старшины, мичмана, офицеры, адмиралы и генералы. Без их помощи невозможно было бы осуществить испытание и ввод в строй новых кораблей, новых систем, новой техники и оружия.

А сколько при этом пришлось преодолеть трудностей! Сколько решить, казалось бы, неразрешимых проблем! Сколько одержать больших и малых побед, порой достигая их ценою горьких неудач. Ведь сплошь и рядом мы сталкивались с неведомым и непознанным.

В силу сложившихся обстоятельств, определивших мою флотскую судьбу, я оказался не только свидетелем, но в определенной мере и участником всех событий, связанных с

революционным преобразованием флота. Это было волнующее время, оставшееся в памяти на всю жизнь.

Невозможно перечислить все, что было создано за этот период. Остановлюсь лишь на некоторых событиях, связанных с рождением принципиально новых кораблей и нового оружия, определивших лицо нашего современного Военно-Морского Флота.

Летом 1967 года обострилась обстановка в районе Средиземного моря. Пользуясь неограниченной поддержкой американских империалистов, израильская военщина развязала войну против Египта и Сирии. Решимость "стратегов" из Тель-Авива, несомненно, подстегивало присутствие в Средиземном море 6-го флота США, состоявшего из ударного авиационного соединения и кораблей охранения ракетных крейсеров, эскадренных миноносцев. Находились в Средиземном море и десантные корабли с морской пехотой на борту, а его глубины бороздили атомные подводные лодки, оснащенные ядерным оружием.

К слову сказать, и авиация ударных авианосцев, и ракетные подводные лодки, и оружие других сил американского флота были ориентированы, как и сегодня, против нашего государства, других социалистических стран. Вот почему с задачей обеспечить безопасность с этого направления, начиная с шестидесятых годов, стал иметь постоянное местопребывание в Средиземном море и отряд советских боевых кораблей. В то время командовал им капитан 1 ранга, впоследствии вице-адмирал, Владимир Матвеевич Леоненков.

В этот отряд в свое время и был включен противолодочный крейсер "Москва" первенец наших авианесущих кораблей. Мне, как заместителю главнокомандующего Военно-Морским Флотом по боевой подготовке, было приказано выйти на нем в Средиземное море, изучить боевые возможности противолодочного крейсера и его мореходные качества, а затем с помощью офицеров и специалистов Главного штаба и политуправления ВМФ, которых возглавлял контр-адмирал А. К. Носков, помочь экипажу освоить новый корабль.

Впервые я увидел "Москву" на рейде. Уже издали, с катера, который, выйдя из базы, направлялся к крейсеру, он произвел на меня большое впечатление, особенно необычный силуэт и солидные размеры. Это впечатление усилилось, когда я прошел по кораблю, побывал на его командных пунктах и боевых постах.

Да, поистине электроника и противолодочное оружие, воплощающие в себе последние достижения науки и техники, стали обычными атрибутами кораблей. Например, наш

противолодочный крейсер с их помощью мог вести надежное наблюдение за воздухом, за водой и подводной средой. Сложный гидроакустический комплекс позволял на значительном расстоянии обнаруживать подводного противника. В основном для этой же цели предназначалась и корабельная авиация - особой конструкции вертолеты.

Понятно, что появление нового оружия повлекло за собой новые приемы и способы подготовки противолодочников: чем совершеннее техника, тем выше должна быть квалификация обслуживающих ее специалистов. Находясь на крейсере "Москва", я чуть ли не физически ощутил коренные изменения, происшедшие и в технике и в людях. А вскоре убедился, что их подход к изучению и эксплуатации оружия и техники можно смело назвать научным. Задачи противолодочной обороны неизмеримо расширились и усложнились. Без научного подхода решить их было невозможно.

Особенно нелегко пришлось летчикам. Вот уж кто были истинными первопроходцами.

В иностранных военных флотах авианесущие корабли появились еще в годы первой мировой войны. Именно тогда родились авианосцы. Со временем они значительно усовершенствовались, выросло их водоизмещение, количество находящихся на борту самолетов, изменились и другие тактико-технические данные. Разумеется, накопился и солидный опыт эксплуатации.

Мы такого опыта не имели. Хотя еще в довоенное время в Корабельном уставе были статьи, касавшиеся шестой авиационной боевой части, и предусматривалось наличие авианесущих кораблей, а также соответственно служб, обеспечивавших их полеты. И все же такие корабли, насколько мне помнится, существовали. Я имею в виду крейсера "Красный Кавказ" и "Червона Украина", на которых были специальные самолето-барказные краны, способные поднять на борт и установить на катапульты гидросамолеты. Однако авианесущими эти крейсера можно было назвать с большой натяжкой.

Истинно авианесущие корабли появились только в процессе коренной перестройки советского Военно-Морского Флота. Но мало было создать их следовало еще научиться грамотно эксплуатировать. И основная тяжесть решения такой ответственной задачи легла на плечи наших флотских авиаторов. Им пришлось перестраиваться не только в профессиональном, но и в психологическом отношении.

Летчики, впервые попавшие на корабль, включившиеся в жизнь экипажа, оказались в совершенно незнакомой для них

обстановке. Корабельные правила, авралы, расписания и весь корабельный распорядок оказались для них вещами непонятными, мешавшими, с точки зрения отдельных товарищей, нормальной жизни.

Не лучше в первое время обстояло дело и с боевой подготовкой, с полетами над морскими просторами. На крейсере "Москва" вертолетчики рассказывали: "Все необычно. Местность - без ориентиров. Насколько хватает глаз - синева. Посадочная площадка - чуть светлеющая точка среди этой синевы. Порой море кажется небом, а небо морем. Надо было привыкнуть к этому. Научиться производить исключительно точные, выверенные до метра, расчеты на взлет и посадку".

И вертолетчики сравнительно быстро освоились в новых условиях, этому помогли их мастерство, необходимая психологическая подготовка, высокие моральные и боевые качества.

Приходилось перестраиваться и морякам. Им предстояло проникнуться заботами авиаторов, познать суть их деятельности, понять, что забота о людях, которые находятся в летательных аппаратах, должна быть особой. В целом же на нелегком пути освоения нового корабля предстояло решить ряд и других сложных проблем. Сделать это можно было только общим неустанным трудом моряков и летчиков.

На противолодочном крейсере "Москва", как и на всех авианесущих кораблях, совместной работой летчиков и моряков руководит командир корабля. От его таланта, прозорливости, такта, от умения опереться на командиров и политработников зависит очень многое.

В то время, когда я прибыл на крейсер, им командовал капитан 1 ранга Федор Титыч Старожилов. Ныне он вице-адмирал, служит в штабе Краснознаменного Черноморского флота. Это человек думающий и принципиальный. Знающие его офицеры рассказали такой любопытный случай. Когда Старожилов был старпомом на эскадренном миноносце, поручили ему обеспечить призовую артиллерийскую стрельбу одного из кораблей. Стрельба имела большое значение для всего флота. Решался вопрос - быть первому призу ВМФ на флоте, где служил Федор Титыч, или уступить его другому флоту.

Старожилов возглавлял третью группу записи. Именно эта группа определяла количество непосредственных попаданий в щит, по которому велся артиллерийский огонь.

И вот стрельба состоялась. По глубокому убеждению тех, кто наблюдал ее со стреляющего корабля, она получилась отличной: снаряды ложились и перед щитом и за ним. Это так называемые

накрытия, которые сулили большое количество прямых попаданий. Однако когда Старожилов обследовал щит, то не обнаружил ни одной пробоины в полотнище. Об этом он и доложил. Но ему не поверили. На щит был послан другой офицер, который старался убедить, что случайные отверстия - это и есть прямые попадания. А Федор Титыч стоял на своем: "Попаданий нет!"

Его утверждение шло вразрез с желанием многих людей, в том числе и начальников, но он не пошел на сделку со своей совестью и не подписал акт о попаданиях в щит.

Как говорили после, праздник был испорчен, но зато восторжествовала принципиальность. Ошибки были учтены, и в последующие годы приз вернулся на флот.

Основательность в решении проблем, твердость в достижении поставленных целей - вот черты, определявшие характер Старожилова. Будучи отличным моряком, он проявил себя также как человек, понимающий чаяния и заботы авиаторов.

Когда противолодочный крейсер "Москва" вошел в пролив Босфор, то здесь в первую голову от командира потребовались и высокая бдительность и безупречное мастерство в управлении кораблем.

В обычное время пролив Босфор, по сути дела, весьма "оживленная улица", с интенсивным и довольно беспорядочным движением: тьма рыбацких баркасов, паромы, идущие от европейского берега к азиатскому и обратно, встречные и попутные суда различного предназначения и водоизмещения. Кроме того, спортивные яхты, катера и прочая мелочь. Все это снует, торопится. Того и гляди, угодит под мощный форштевень крейсера. Командиру тут надо глядеть в оба - вовремя уклониться, застопорить ход, а то и податься назад.

Я сказал "в обычное время". Но проход через Босфор противолодочного крейсера "Москва" нельзя было считать обычным. Он привлек к себе пристальное внимание натовских руководителей и деятелей из Центрального разведывательного управления Соединенных Штатов.

Не успел корабль войти в пролив, как его со всех сторон обступили верткие быстроходные катера. Какие-то личности в темных очках, вооруженные различной фототехникой с метровыми объективами, без конца щелкали затворами. Появились и вертолеты. Они зависли над кораблем. И оттуда, с вертолетов, тоже нацелились на крейсер разнокалиберные объективы.

В таких условиях командиру, единолично управляющему кораблем, надо быть сверхвнимательным. И если личный состав,

выстроившийся вдоль бортов, мог любоваться проплывающими в непосредственной близости великолепными панорамами Константинополя, то Старожилову в те минуты было не до экзотических красот. Он был обязан вовремя и без аварий вывести крейсер в Средиземное море.

Командир "Москвы" справился с этой задачей вполне успешно.

В те годы плавание советских военных кораблей в Средиземном море было сопряжено с известными трудностями. Дело в том, что боевые корабли НАТО, и в частности 6-го флота США, чувствовали себя там, как дома. Лондонская "Таймс" вспомнила недавно, что лет двадцать назад Средиземное море считалось натовским "прудом". Следует добавить, что натовцы и вели себя в этом "пруду" далеко не по-джентльменски.

Достаточно сказать, что, как правило, во время заправки наших кораблей топливом и водой корабли Соединенных Штатов проходили в непосредственной близости самым полным ходом, разводя крутую волну. В результате наши корабли бились друг о друга, рвались швартовы.

Активно мешали они и учебе советских моряков. Во время отработки полетов авиации с палубы крейсера "Москва" натовские вертолеты висели над кораблем, затрудняя нашим летчикам и взлет и посадку.

Но и в таких условиях освоение крейсера шло успешно. Советские моряки и летчики проявили мужество, находчивость и незаурядное мастерство. Среди этих первопроходцев было немало замечательных людей, вписавших не одну Золотую строку в летопись отечественного флота.

Нет такого летчика в советской палубной авиации, который бы не слышал имени подполковника авиации Георгия Николаевича Мдивани. Был знаком с ним и я. Видел его во время первых полетов над Средиземным морем. Мдивани показал себя великолепным мастером своего дела. Проявляя личную храбрость, он первым шагал в непознанное. А своим опытом щедро делился с молодыми вертолетчиками. Был он также душой коллектива. Его оптимизм и юмор благотворно влияли на людей. Высоко ценил Георгий Николаевич и мужскую дружбу.

"Для истинного мужчины что может быть выше настоящей мужской дружбы?!" любил говорить он.

Ценою жизни он доказал, что слова у него не расходятся с делом. Однажды Мдивани отправился в очередной полет с молодым летчиком, которому передавал свой замечательный опыт. Задание было выполнено блестяще, но случилось непредвиденное. Подполковник не жалел сил, чтобы спасти

машину. И когда понял, что это невозможно, сделал все, чтобы спасти своего молодого коллегу. А сам погиб...

Среди летчиков-первопроходцев палубной авиации нельзя не назвать Николая Федоровича Логачева. Когда мы познакомились, он был майором. А ныне генерал-майор авиации. Сколько он воспитал летчиков палубной авиации, скольким дал путевку в небо над океанами!

Не раз встречался я с Николаем Федоровичем и на "Москве", и на другом, более совершенном авианесущем корабле. И всегда меня радовала его дотошность, желание вникнуть в детали. Логачев тщательно фиксировал все поучительные случаи и эпизоды, имевшие место в процессе эксплуатации палубной авиации. Он как бы аккумулировал опыт, с тем чтобы впоследствии сделать его достоянием новых поколений.

Высокий профессионализм и другие замечательные качества, присущие этому морскому летчику, были неоценимы при вводе в строй другого авианесущего корабля - противолодочного крейсера "Киев", о котором следует сказать особо.

Рождение "Киева" явилось еще одним шагом вперед по пути создания отечественных авианесущих кораблей. Если "Москва" и "Ленинград" (в быту их называют вертолетоносцами) могли нести на себе вертолеты, то на "Киеве" базировались в вертолеты, и самолеты вертикального взлета, которые могут решать комплексную задачу в различных морских операциях.

Впервые я увидел "Киев" в семидесятых годах в открытом море за Полярным кругом. Крейсеру предстояло вступить в строй Краснознаменного Северного флота, которым я в то время командовал.

На большом противолодочном корабле "Маршал Тимошенко" я вышел в море, чтобы встретить "Киев". Хотелось поскорее увидеть крейсер, посмотреть в действии его авиацию.

И вот - торжественные для каждого моряка минуты. На горизонте показался могучий, стройный, я бы даже сказал, красивый крейсер в охранении больших противолодочных кораблей. Как и положено, обменялись с ним позывными. И вскоре на ВПК поступил семафор за подписью командира крейсера капитана 1 ранга Соколова:

"Командующему Краснознаменным Северным флотом. Корабль прибыл в Ваше распоряжение. Поход прошел успешно. Личный состав здоров и готов к выполнению заданий".

На корме нашего большого противолодочного корабля "Маршал Тимошенко" был подготовлен к взлету вертолет. На нем вместе с командующим авиацией флота генерал-лейтенантом (ныне генерал-полковник авиации) Г. А. Кузнецовым и

сопровождавшими меня офицерами штаба я поднялся в воздух. И вот мы на палубе "Киева". Ощущение непередаваемое. Огромное зеленое поле полетной палубы, казалось, убегало за горизонт. Радовали глаз высокие надстройки и могучие ракетные установки.

Уже первое, беглое знакомство с крейсером свидетельствовало, что на вооружение отечественного флота поступил исключительный корабль. Командир крейсера показал нам огромный ангар. И трудно было поверить, что это лишь одно из корабельных помещений. Мы прошли на стартовый командный пункт, откуда велось управление авиацией, на центральный командный пункт, насыщенный техникой и оборудованием, с помощью которых командир и его помощники управляли кораблем и оружием. Побывали также в кают-компаниях офицеров корабля и летчиков. И всюду чувство удовлетворения и радости не покидало нас. Да, советские судостроители создали совершенный корабль. Совершенный по архитектуре, вооружению, оборудованию и способный решить задачу авиационного прикрытия в океане.

Особое впечатление произвели на нас полеты. Специальным подъемником самолеты подняли из ангара на полетную палубу. И вот уже первая пара приготовилась к взлету. Как только со стартового командного пункта поступило разрешение на взлет, из-под сине-зеленого корпуса боевых машин вырвалось упругое пламя. Стойки шасси распрямились, и самолеты как бы нехотя приподнялись над палубой. Было странно и непривычно видеть тяжелую машину, которая недвижимо замерла в воздухе. Затем, опустив нос, она, будто выстреленная из орудия, рванулась в небо. Рев моторов рассыпался по палубе - и все стихло. Один за другим все самолеты покинули крейсер...

Конечно, мы понимали, что прибытие крейсера "Киев" для нас только начало большой и многотрудной работы. Нам ведь предстояло освоить его с учетом применения корабельной авиации и всех видов оружия.

Я рассказываю довольно подробно об этих кораблях, чтобы еще раз подчеркнуть, сколь важно иметь современный флот в связи с растущей угрозой нападения на нашу страну.

Главной же силой советского флота, в основе своей сбалансированного по составу родов сил (подводные лодки, авиация, надводные корабли), все же стали атомные ракетоносцы, которые являются могучим противовесом ракетоносным силам США и блока НАТО. И не случайно именно атомным ракетоносцам придается особое значение.

Памятным для Северного флота было пребывание и работа на

флоте Маршала Советского Союза Виктора Георгиевича Куликова, в то время начальника Генерального штаба Вооруженных Сил СССР. Занимаясь целым рядом вопросов, В. Г. Куликов уделил серьезное внимание и атомным подводным лодкам-ракетоносцам. На одной из них он сам выходил в море, присутствовал на учениях с ракетной стрельбой, вник в проблемы оперативного обеспечения атомного флота и основательно помог в их разрешении.

Закончить свои размышления о современном флоте хочу рассказом о событиях, которые продемонстрировали его в действии и показали способность противостоять потенциальному противнику.

14 апреля 1970 года во всех центральных газетах появилась публикация следующего содержания:

"В Министерстве обороны Союза ССР.

В соответствии с планом боевой и оперативной подготовки в Атлантическом и Тихом океанах в апреле - мае с. г. будут проведены маневры Военно-Морского Флота под условным наименованием "Океан"...

Маневры проводятся с целью проверки и дальнейшего совершенствования уровня боевой выучки сил флота и оперативной подготовки штабов".

Маневры подводили итог большой и кропотливой работе. В их ходе экипажи подводных и надводных кораблей, личный состав морской авиации и морской пехоты, береговые ракетчики рапортовали Коммунистической партии и Советскому правительству о выполнении социалистических обязательств в честь столетия со дня рождения В. И. Ленина. Рапортовали о том, насколько плодотворны их усилия, направленные на дальнейшее совершенствование морской, специальной и тактической выучки, на укрепление воинской дисциплины, на повышение боевой готовности. Одним словом, моряки демонстрировали, как велика их способность и решимость выполнять свой воинский долг по защите священных рубежей Отчизны.

Масштабы маневров были поистине грандиозными. Их ареной служили просторы двух океанов и нескольких морей. Впервые в истории не только Советского Союза, но и мирового военного искусства по единому замыслу действовали значительные военно-морские силы, расположенные в различных районах земного шара, удаленных друг от друга на тысячи километров.

Там, вдали от берегов, проверялось не только боевое искусство экипажей, но и искусство мореплавания. От каждого матроса, старшины, мичмана, офицера требовались совершенное

владение оружием, умение управлять боевой техникой и отличная морская подготовка, мужество, выдержка, большая физическая выносливость. Весьма сложные и ответственные задачи по руководству маневрами, по управлению крупномасштабными, характерными для современности морскими операциями стояли перед командирами и штабами. И выработка приказов, и организация связи по сбору необходимой информации с последующим ее анализом, и обеспечение кораблей, находившихся в различных точках Мирового океана, всем необходимым для плавания - все это представляло немалые трудности. Чтобы успешно преодолеть их, штабы должны были работать особенно четко, оперативно, с учетом всего предыдущего опыта, с широким использованием имевшихся в их распоряжении технических средств.

В ходе маневров исключительно большую роль играла непрерывная, по-боевому организованная партийно-политическая работа. Командиры, политработники, партийные и комсомольские организации добились, чтобы все матросы, старшины и офицеры хорошо знали поставленные задачи, были своевременно информированы о ходе событий, чувствовали ответственность за свое дело и со всей энергией, с глубоким пониманием воинского долга действовали каждый на своем посту с полной отдачей сил. Благодаря такой целеустремленной работе экипажи всех кораблей и частей, участвовавших в маневрах, успешно выполнили запланированные для них задачи.

В соответствии с планом командования Военно-Морского Флота мне предписывалось быть представителем от Главного штаба ВМФ на Краснознаменном Тихоокеанском флоте, где предполагалось провести ряд частных учений как в океанской зоне, так и вблизи своих берегов. Задача заключалась в следующем: проверить техническое состояние кораблей, готовность личного состава к обслуживанию оружия и техники в длительном плавании, способность флота противостоять угрозе с океанского направления.

Как заместителю главнокомандующего ВМФ по боевой подготовке, мне вместе с группой адмиралов и офицеров пришлось напряженно поработать и в процессе подготовки к маневрам.

Моими заместителями и сослуживцами, с кем в те дни трудились рука об руку, являлись контр-адмиралы А. Н. Тюняев, В. М. Прокофьев, П. К. Иванов, В. И. Матвеев, Н. П. Белоруков, А. П. Проничкин, генерал-майор П. Е. Мельников и другие.

Каждый из этих товарищей имел большой опыт командования кораблями и соединениями. Каждый внес

солидный вклад в повышение боеспособности и боеготовности нашего флота.

Большую роль в этом важном деле сыграли политработники, неизменные мои спутники на учениях и в походах, контр-адмиралы А. К. Носков, Я. А. Гречко, Г. С. Беляшов. Все они на этом, я бы сказал, переднем крае провели серьезную, целеустремленную, творческую работу.

Ну а на маневрах особое внимание уделялось слаженности действий разнородных сил флота.

Чуть раньше, чем было официально объявлено о начале маневров "Океан", я со своей группой отправился с отрядом кораблей, возглавляемым крейсером "Суворов", в дальнее плавание. Здесь же, на "Суворове", находился командовавший в то время Краснознаменным Тихоокеанским флотом адмирал Николай Иванович Смирнов с оперативной группой штаба. Двинулись мы глубокой ночью, и уже ранним утром отряд вошел в пролив. Здесь наблюдалось интенсивное движение различных судов, но оно не могло идти ни в какое сравнение с той обстановкой, которая обычно наблюдается в проливе Босфор.

Вскоре отряд вышел непосредственно в Тихий океан. Отсюда курс был проложен в Филиппинское море. Мы двигались на юг, как образно заметил кто-то, из самой ранней весны в самое жаркое лето. И действительно, погода менялась прямо на глазах. Через несколько дней пришлось сменить шинели и шапки на легкую тропическую форму. Но даже в ней мы обливались потом.

На этом участке плавания основной заботой командующего флотом и его штаба, как и заботой представителей Главного штаба и политуправления, было слаживание, или, как говорят моряки, сплаванность отряда. Поэтому боевая подготовка, различного рода учения проводились практически непрерывно, днем и ночью. Корабли отряда маневрировали, отрабатывали отражение атак авиации и подводных лодок, которые обозначались своими же силами.

В процессе плавания нас не оставили без внимания в силы американского флота. Незадолго до начала основной фазы маневров к отряду пристроился эскадренный миноносец УРО "Уодл". Вел он себя корректно. К тому времени американцы уже соблюдали международные правила, не допускали откровенного хулиганства, которое наблюдалось в первое время пребывания советских боевых кораблей в Средиземном море. Видимо, сказались выдержка и твердость советских моряков, не позволивших взять себя на испуг. Сыграли роль и проведенные по этому поводу межгосударственные переговоры. Впоследствии эсминца сменил фрегат "Кери". Он тоже не отставал от нас ни на

шаг, а экипаж тщательно наблюдал за всеми действиями отряда.

В конце апреля наступила активная часть маневров. Именно в этот период была создана обстановка, максимально приближенная к реальностям современного морского боя. Нагрузка на экипажи боевых кораблей легла солидная.

Хотелось бы отметить весьма полезную в этот период оперативную деятельность группы штаба флота и политуправления во главе с начальником политуправления - членом Военного совета флота адмиралом М. Н. Захаровым.

Районы, через которые проходил наш отряд, были историческими. Здесь некогда пролегали курсы русского парусного флота. Наши соотечественники Крузенштерн, Лисянский, Беллинсгаузен, Лазарев и другие сделали в этих районах немало географических открытий.

Во время русско-японской войны 1904-1905 годов в этой части Тихого океана мужественно сражались русские моряки.

В годы второй мировой войны на необъятных просторах Тихого океана произошли сражения между военно-морским флотом США и японским флотом. Японские милитаристы, мечтавшие осуществить здесь свой блицкриг, в ряде боев (в Коралловом море, у островов Лусон, Мидуэй, Иводзима и других) потерпели поражение. Но надо заметить, что американцы превзошли их не только в мастерстве ведения операций на море, а и в том, что создали значительное превосходство в силах, особенно в авианосцах.

Используя исторические материалы, политработники отряда устраивали для матросов, старшин, мичманов и офицеров интересные информации, лекции, беседы. Рассказывали они и о современной военно-политической обстановке на театре, об агрессивных устремлениях Соединенных Штатов Америки, о военно-морских базах, разбросанных по всему миру, и в частности о базе на острове Гуам, мимо которого проходил наш отряд и где находилось соединение ракетных атомных подводных лодок стратегического назначения, нацеленных с Востока против нашей страны.

Как я уже говорил, плавание проходило в знаменательное для всего прогрессивного человечества время. Отмена-лось 100-летие со дня рождения Владимира Ильича Ленина. Близилось и 25-летие Победы нашего народа над фашизмом.

По этому поводу на кораблях состоялись митинги и торжественные вечера. Перед моряками выступили ветераны Великой Отечественной войны. Я встретился с экипажем крейсера "Суворов", рассказал новому поколению советских моряков о боях на Балтике, о подвигах подводников в годы войны.

Отдали мы воинские почести и героям-морякам русского флота, погибшим в Цусимском сражении. Когда корабли вошли в Цусимский пролив и приблизились к точке гибели броненосца "Суворов", был сыгран сигнал "Большой сбор". Все экипажи, и конечно же экипаж крейсера "Суворов", также носящий имя великого полководца, построились на ютах. Были приспущены флаги. Моряки преклонили колена. И под звуки траурных мелодий, исполненных корабельными оркестрами, опустили в воду венки.

Этот торжественный ритуал оставил у всех его участников глубокое впечатление...

Маневры проходили в сложных условиях. И здесь, в южных широтах, Тихий океан нередко показывал свой крутой нрав. Однако личный состав безукоризненно обслуживал технику, грамотно использовал оружие. За время маневров в экипажах в среднем на 18 процентов увеличилось число отличников боевой и политической подготовки и на 26 процентов количество классных специалистов.

Советские моряки не раз демонстрировали в океане мужество и высокое мастерство.

Вот лишь один из эпизодов походных будней. На крейсере в одном из котлов стало падать давление. Вскрыли лаз. Тотчас была обнаружена неисправность: лопнула трубка паронагревателя. Трубку следовало срочно заглушить. Но сделать это было нелегко: в котле поддерживалась очень высокая температура. Однако это не остановило старшину 1-й статьи Черкашина. Облачившись в жаростойкий костюм, он попросил, чтобы его облили водой, и, проявив большую выдержку, умело устранил неисправность...

В целом маневры явились хорошей школой боевой выучки. На основе научно обоснованных решений, четкой организации и объективных оценок был отшлифован до совершенства процесс управления разнородными силами. Благодаря этому сложилась обстановка, побуждавшая командиров всех степеней к боевой активности и вызывает стремление к настойчивым поискам оптимальных решений.

Маневры стали и высшей формой оперативно-тактической подготовки сил отечественного Военно-Морского Флота. Как я уже говорил, впервые в истории основные силы нашего флота вели операции на двух океанских театрах по единому замыслу.

Стороны действовали не на условном фоне. Роль "противника" выполняли специально назначенные корабли и самолеты, при этом по целям применялось имевшееся на кораблях штатное оружие. Таким образом, в условиях,

максимально приближенных к боевым, глубокой и серьезной проверке были подвергнуты эффективность использования самого современного оружия, отточенность и глубина военно-морской мысли, организаторские и волевые качества командного состава, четкость и творческое направление деятельности штабов, совершенство работы всех звеньев управления и обеспечения.

Все это дало возможность приобрести большой опыт, который на многие годы вперед определил развитие научной военно-морской мысли и направление практической работы на всех советских флотах. Этот опыт предстояло обобщить, осмыслить и развить.

Люди атомного флота

В жизни каждого человека происходят события, которые не забываются никогда. Для меня таким событием (среди многих других) является первая встреча с атомной подводной лодкой. Тогда я был только что назначен начальником штаба Северного флота. Наряду со множеством различных обязанностей мне предстояло заботиться о базировании атомных подводных кораблей, о боевой подготовке и выучке их экипажей, а также контролировать их снабжение всем необходимым.

Шла интенсивная перестройка баз, отрабатывалась организация радиационного режима, создавались береговые учебные центры и другие органы управления и обеспечения.

В начале шестидесятых годов, на заре отечественного атомного подводного флота, у всех моряков отношение к подводникам с атомоходов сложилось особенное, я бы сказал, благоговейное, а командиры лодок были прямо-таки окружены легендами и пользовались колоссальным уважением. Поэтому можно понять мое состояние, когда впервые представилась возможность ознакомиться с АПЛ (так обозначают во флотских документах атомные подводные лодки). Шел на атомоход так, будто переходил из нашего века в век следующий.

И вот, переодетый в спецодежду, наконец ступил в святая святых - на причал, у которого высился могучий корпус атомохода. Здесь, как и положено по уставу, меня встретил командир корабля. Представившись, он доложил, что лодка готова к выходу в море.

Мы направились к кораблю. Это был один из серии наших первенцев. Уже издали его корпус поражал новизной: овальные обтекаемые обводы, тупой каплевидный нос, сглаженная, зализанная рубка - все свидетельствовало о том, что мысль конструктора была направлена на то, чтобы и конфигурация корабля способствовала подводной скорости.

Спускаемся с командиром в центральный пост. Он впечатляет

своими размерами и значительно отличается от тех традиционных постов, к которым я привык. Множество новых приборов: пульт командира, пульт вахтенного инженера-механика, рулевого на горизонтальных рулях и даже - трюмного машиниста. В основе каждого пульта - электроника, дистанционное управление.

Командир атомохода объясняет назначение пульта управления командира электромеханической боевой части. Система мнемосхем для меня, еще не посвященного в его устройство, кажется поначалу совершенно непонятной. Впоследствии я изучил основные механизмы, и они уже не казались непостижимыми.

Проходим на вторую, третью палубу. Сердце корабля - реакторный отсек. Через смотровое окно видны сверкающие никелем приборы. Кажется, будто вижу что-то неземное, сверхъестественное. Да и сама мысль, что в столь небольшом объеме сосредоточена огромная мощь, кажется фантастичной.

В посту управления энергетикой - сплошь молодые офицеры. Их действия на пульте управления реактором неторопливы и продуманны, ведь каждое движение, каждое нажатие кнопки основано на точном научном расчете.

Я всегда относился с большим уважением к инженерам-подводникам. Но оно многократно возросло, когда познакомился с деятельностью механиков атомных подводных лодок. Эти люди обладали уникальными знаниями и являлись, как говорится, профессорами своего дела. Да иначе и быть не могло. Ведь во время дальних океанских плаваний возможны самые неожиданные экстремальные ситуации-И тогда инженер-механик полагается только на свои собственные силы и знания.

Под стать солидной энергетической технике - оружие, средства связи, навигационная аппаратура. Позаботились конструкторы и о быте моряков-подводников. На атомных подводных лодках создан для личного состава определенный комфорт.

Командирская каюта, каюты офицеров, личного состава. Разве можно было мечтать о них на дизельных лодках! Так, на "щуках" единственная каюта напоминала скорее платяной шкаф, нежели помещение для жилья.

Необычна на атомных лодках отделка и окраска помещений. Преобладают светлые, радостные тона, не утомляющие зрение и не подавляющие психику. По свидетельству подводников, все это способствует хорошему настроению.

В общем, мне очень понравился корабль. В тот же день я вышел на нем в море, где окончательно убедился в его

исключительно больших боевых и маневренных возможностях. Подводная скорость была такой, о которой мы прежде не могли даже мечтать.

В те дни, когда писались эти строки, мне довелось встретиться со старшим помощником командира первой советской атомной подводной лодки "Ленинский комсомол" контр-адмиралом Л. М. Жильцовым. Впоследствии Лев Михайлович стал командиром "Ленинского комсомола". Он первый среди советских моряков под вечным паковым льдом вместе с экипажем атомохода достиг Северного полюса, за что был удостоен звания Героя Советского Союза. Сегодня Жильцов - сотрудник одного из центральных управлений Военно-Морского Флота.

Он и рассказал мне, как шло строительство первой советской атомной подводной лодки.

"В то время (имеется в виду середина пятидесятых годов.- Г. Е.) я служил на Черноморском флоте,- вспоминал Лев Михайлович. - Был старшим помощником командира дизельной подводной лодки. Однажды поступил приказ срочно откомандировать меня в распоряжение Главного штаба ВМФ. На какой корабль, на какую должность? Никто толком ничего не знал. И в Москве поначалу причина моего вызова в Главный штаб была скрыта завесой неизвестности.

Но спустя некоторое время - вызов к высокому начальнику.

- Вы назначены старшим помощником командира атомной подводной лодки, сказал он.

Это сообщение явилось для меня полной неожиданностью. Атомная энергия в нашей стране была прежде всего поставлена на мирную службу. В Советском Союзе построена первая в мире атомная электростанция, создан первый в мире атомный ледокол. Но, как сказал тогда вызвавший меня начальник, Соединенные Штаты полным ходом развернули строительство атомных подводных лодок, поэтому мы но могли не предпринять ответных шагов.

На первых порах мои обязанности сводились в основном к укомплектованию экипажа корабля. Я отвечал за подготовку личного состава к обслуживанию технических средств и использованию оружия. Справились мы с этим делом успешно и довольно быстро. Тут сыграла роль и хорошая организация специальной подготовки, и продуманная политико-воспитательная работа, которую наладили мы с заместителем командира по политической части, тогда капитаном 2 ранга, Г. С. Беляшовым.

Матросы, старшины, мичмана и офицеры также внесли

определенный вклад и в само строительство атомной подводной лодки.

Как-то меня и командира электромеханической боевой части Бориса Петровича Акулова пригласил к себе Владимир Николаевич Перегудов, впоследствии Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии.

- Вам, дорогие друзья, бороздить глубины морей в океанов,- сказал Владимир Николаевич, улыбнувшись. - Вам жить месяцами внутри атомохода. Поэтому, думается, кому, как не вам, и проявить заботу о благоустройстве корабля. Побывайте на современных пассажирских лайнерах, в купе курьерских поездов, в новых самолетах, посмотрите, что там создано лучшего для удобства людей.

Выполняя этот совет, мы с Борисом Петровичем Акуловым развили большую активность. И вскоре выдали около 1200 пожеланий, касавшихся техники, а также благоустройства подводного корабля. Кстати, предложения в основном были учтены в ходе строительства атомной подводной лодки".

Слушая Льва Михайловича Жильцова, я несколько раз ловил себя на мысли, что если строительство первого атомохода было само по себе делом весьма сложным, то столь же сложным и ответственным являлся подбор экипажа. А уж назначение командира на первый атомоход, по моему глубокому убеждению, равноценно по трудности подбору первого космонавта.

Жильцов рассказывал, что по каким-то неизвестным ему причинам должность командира "Ленинского комсомола" долго оставалась вакантной. И вот однажды из длительной командировки возвратился с Тихоокеанского флота контрадмирал Александр Евстафьевич Орел, являвшийся в то время начальником Управления подводного плавания ВМФ.

- Ну, поздравляю вас с командиром, - сказал Орел Жильцову и Акулову. Человек он скромный, неброский. Но вы бы посмотрели, какой у него на лодке порядок, как управляет он кораблем! В общем - истинный подводник.

Этим первым в истории отечественного флота командиром атомного подводного корабля стал Леонид Гаврилович Осипенко, с которым меня не единожды сводила флотская служба.

Я уже рассказывал, что одно время командовал подводной лодкой серии "Ленинец" на Тихоокеанском флоте. Когда переходил на другую должность, то узнал, что в преемники мне назначен Осипенко, который должен прибыть с Черноморского флота. Мы еще не были знакомы, но, признаться, познакомиться очень хотелось: ведь далеко не безразлично, в чьи руки передаешь корабль, к которому прикипел душой.

Однако, знакомство тогда так и не состоялось. Как я уже писал, добраться из Москвы до Дальнего Востока в пятидесятые, годы было делом не простым. Кроме того, как я понял, у Леонида Гавриловича были свои хлопоты по сдаче дел на прежнем месте. В общем, прибыть быстро он не смог.

Командование же торопило меня с отъездом к новому месту службы. Пришлось сдать дела старпому. И только позже, спустя примерно месяц или два, я узнал, что командиром "моей" лодки стал человек спокойный, рассудительный, что экипаж сразу проникся к нему уважением. Это уже кое о чем говорило.

Впоследствии на одном из флотских совещаний я познакомился с Леонидом Гавриловичем. Прямо скажу, он сразу располагал к себе, вызывал симпатию простотой, трезвостью суждений, преданностью любимому делу.

И его назначение на историческую в своем роде должность командира первого советского атомохода было, конечно, не случайным. В годы Великой Отечественной войны Осипенко был командиром артиллерийской и минно-торпедной боевой части на подводной лодке, которая участвовала в ряде успешных боевых походов на Черном море.

Став командиром лодки на Тихоокеанском флоте, он проявил себя с самой лучшей стороны. Возглавляемый им экипаж систематически добивался больших успехов в боевой и политической подготовке. Мне говорили, что матросы, старшины и офицеры души не чаяли в своем командире. Их покоряли его разумная требовательность и душевная щедрость.

Истинным командиром показал он себя и во время строительства атомной подводной лодки. Известно, что параллельно со строительством разрабатываются различные документы, расписания, инструкции, регламентирующие эксплуатацию оружия и технических средств. Определяются, к примеру, функции офицеров, обслуживающих атомный реактор, их обязанности по боевой тревоге, по повседневным расписаниям, по борьбе за живучесть корабля. Для того чтобы квалифицированно определить круг обязанностей того или иного подчиненного, необходимо было хорошо знать и атомную силовую установку, и действия обслуживающего ее персонала.

В этом деле нет мелочей. Взять хотя бы такую на первый взгляд второстепенную вещь, как штатное расписание и должностные оклады. Прецедентов на этот счет не существовало. Правда, на атомной лодке, как и на дизельной, имеются командир, старпом, командиры боевых частей, дивизионов. И действовать следовало бы вроде по аналогии. Однако аналогии не существовало, ведь появление атомных лодок знаменовало

собой начало новой эпохи в подводном плавании. Впервые в истории лодки из ныряющих превратились в полном смысле слова в подводные и стали настоящими хозяйками океанских глубин.

Персонал, обслуживающий, к примеру, главные механизмы, должен был владеть уже не только инженерным, но и строго научным подходом к делу. В первую очередь это требование относилось к командиру электромеханической боевой части, или, как принято говорить на флоте, старшему инженеру-механику корабля, роль и значение которого на атомной подводной лодке неизмеримо выше, нежели на дизельной.

Именно от инженера-механика во многом зависят боеспособность корабля, его живучесть, безопасность экипажа. Следовало учитывать, что это первая такая лодка. Каждый ее механизм проходил первые испытания. Кроме того, на ней был установлен ряд новых систем. И конечно, необходимо было обладать незаурядными навыками, чтобы ввести первый атомоход в строй боевых кораблей советского Военно-Морского Флота.

Как уже говорилось, на эту важнейшую должность был назначен способный подводник-инженер Борис Петрович Акулов. И назначение это оказалось на редкость удачным. Борис Петрович делом оправдал оказанное ему высокое доверие. Не случайно в последние годы он занимал должность начальника одного из управлений ВМФ в звании контр-адмирала-инженера.

А вот что касается должностного оклада, то тут дело обстояло худо. Когда пришли тарифные ставки, то все убедились, что финансисты никакой разницы между механиками на дизельных и на атомных лодках не усматривали. Напрасно Осипенко, ссылаясь на веские аргументы, просил пересмотреть ставку инженера-механика.

"Не можем, - разводили руками финансисты. - Ограничены фондом".

И тогда Осипенко предпринял шаг, который, на мой взгляд, ярко показал его человеческие и командирские качества.

"Коли не можете иначе, снимите часть суммы с моего оклада, - сказал он, и добавьте ее механику".

Финансисты так и поступили. Это положение сохраняется по сей день...

Многие члены экипажа "Ленинского комсомола", вспоминая то время, рассказывают, что первый командир первой атомной лодки был исключительно внимателен к людям.

В городе, где строилась лодка, не хватало жилья. Экипаж и большинство холостых офицеров жили в казармах. Семейные в частном порядке снимали комнаты, достать которые было тоже

не легко. Командир есть командир. Ему выделили квартиру. Не хоромы, конечно, а все же отдельную однокомнатную. Осипенко уступил эту квартиру одному из офицеров. Рассуждал он так: "Моя семья еще не скоро переедет сюда. Поживу в казарме. А у вас трое детишек. Вам без квартиры никак нельзя!"

Сегодня многие бывшие сослуживцы Осипенко говорят, что его очень уважали ученые. И это соответствует истине.

Строительство первой атомной подводной лодки шло под неусыпным руководством ученых. Для того чтобы разговаривать с ними на равных, надо было обладать и соответствующим научным багажом. Леонид Гаврилович имел за плечами такой багаж. Его рекомендации, пожелания всегда оценивались по достоинству и учитывались в процессе строительства корабля.

Как-то в беседе с крупным ученым мы заговорили об Осипенко.

- Толковый, вдумчивый командир, - сказал академик.- Хочется сравнить его с Гагариным. Он словно специально родился для того, чтобы повести первый космический корабль. А Осипенко сама судьба предназначила командовать кораблем, открывшим новую эпоху подводного плавания.

Начало ее обозначено довольно точно. Это был день первого выхода "Ленинского комсомола" в плавание. За трое суток до того знаменательного события, еще у заводской стенки, экипаж атомохода собрали на корабле. И хотя швартовы на стенку оставались заведенными, все люки были задраены, а сходни убраны. Короче говоря, имитировался отрыв подводной лодки от берега: окончательно проверялась обитаемость, отрабатывалась способность личного состава обслуживать механизмы.

И вот наступил долгожданный день первого плавания. Леонид Гаврилович так рассказывал об этом:

"Атомоход - корабль солидный. Но тогда в его отсеках было тесно. Прибыл главнокомандующий Военно-Морским Флотом с сопровождавшими его адмиралами и офицерами. Председатель правительственной комиссии и члены ее. Ученые, конструкторы, строители.

Отходили от пирса под буксирами. И только в открытом море, приветственно прогудев, буксиры ушли в сторону.

- Разрешите дать ход? - обратился я к главнокомандующему ВМФ.

- Добро! - коротко ответил он.

Переведены рукоятки машинного телеграфа, и атомоход плавно и быстро заскользил по гладкой воде. Ощущение потрясающее! Мы, подводники дизельного флота, привыкли при плавании в надводном положении к грохоту дизеля и мелкому

дрожанию палубы под ногами. А тут тишина и... скорость. Да еще какая!

В подводном положении она стала еще большей. Росла и росла глубина погружения. Все, кто находился в центральном посту, смотрели на стрелки указателей глубиномера и молчали, понимая, что как бы воочию видят рождение новой эпохи - эпохи советского атомного подводного флота..."

Начались ходовые испытания. За годы службы в Военно-Морском Флоте мне доводилось возглавлять комиссии по испытаниям атомных подводных лодок и их оружия, наблюдать действия командиров, офицеров. Работали мы рука об руку с учеными, конструкторами, со строителями и рабочими судостроительных заводов. Прямо скажу - труд тех, кто вводил в строй подводные корабли, весьма нелегок, порой это труд героический, и выполняли его люди поистине железной воли, сильных и целеустремленных характеров.

Для подводников, даже в условиях мирного времени, простой обстановки практически не бывает. Малейший промах любого из членов экипажа в момент погружения лодки под воду может поставить весь корабль в критическое положение. Такая опасность не исключалась и для тех, кто впервые в истории осваивал атомную подводную лодку.

Прошло более четверти века с того дня, когда наш первый атомоход вышел в первое плавание, но и по сей день контр-адмирал Жильцов с уважением и любовью вспоминает людей, с которыми участвовал в строительстве "Ленинского комсомола" и испытательном плавании на нем. Это адмиралы П. И. Болтунов, А. Е. Орел, Н. П. Белоруков, В. М. Прокофьев и сотрудники судостроительной промышленности В. Перегудов, Н. Довгань.

17 июля 1962 года "Ленинский комсомол", впервые в истории отечественного флота в ходе учений пройдя значительное расстояние под вечным паковым льдом, достиг Северного полюса.

Так наши моряки осуществили идею, высказанную еще великим русским ученым Дмитрием Ивановичем Менделеевым, который наряду с выдающимися достижениями в области химии проявил себя также инициатором полярных исследований и активным деятелем в области судостроения. С именем Менделеева, так же как с именем адмирала Макарова, связано создание первого в мире ледокола "Ермак". Он предложил и проект арктической подводной лодки, способной плавать под паковым льдом.

Вообще-то, история подледных плаваний насчитывает не один десяток лет. И приоритет здесь принадлежит нашим соотечественникам. Документально доказано, что первой в мире

подводной лодкой, осуществившей плавание подо льдом, была русская подводная лодка "Кефаль", которая проплыла некоторое расстояние подо льдом еще в 1908 году.

Славные страницы в историю подледных плаваний вписали в предвоенные годы советские подводники. Именно они явились инициаторами борьбы за превышение норм автономных плаваний. На Тихом океане этот патриотический почин возглавил командир части Г. Н. Холостяков. А командовал подводной лодкой, выполнявшей подледное плавание, Н. П. Египко.

На Северном флоте первое плавание под подвижным арктическим льдом совершила подводная лодка "Д-3", которой командовал В. Н. Котельников. Произошло это в ходе операции по снятию со льдины участников экспедиции "СП-1". Затем В. Н. Котельников героически воевал на Северном флоте.

В 1940 году, находясь в длительном плавании, тридцать с липшим миль подо льдом прошла подводная лодка Краснознаменнога Балтийского флота "Щ-324", командиром которой был капитан 3 ранга А. М. Коняев. Впоследствии за мужество и отвагу, проявленные в боях, он был удостоен звания Героя Советского Союза.

В годы войны плавали подо льдом несколько подводных лодок Балтийского и Северного флотов.

И все же истинно подледные плавания могли совершить только атомные подводные лодки. Атомный реактор позволяет им неделями, а то и месяцами не всплывать на поверхность. Следовательно, паковый лед им не помеха. Однако поход к полюсу на атомных лодках тоже требовал тщательной подготовки и экипажа и техники, так как таил в себе много нового, неизвестного.

Например, штурманам было ясно, что в высоких широтах гирокомпас перестанет давать верные показания. На полюсе, в данном случае Северном, нет четырех сторон света. Куда ни посмотришь - юг. Поэтому следовало использовать разработанную навигационную систему, обеспечивавшую плавание в приполярных широтах и непосредственно на полюсе.

В те годы недостаточно был изучен рельеф дна Северного Ледовитого океана. А не нанесенные на карту поднимающиеся из океанских глубин горные пики представляли для лодки большую опасность. Существование таких пиков исключить было нельзя, что впоследствии и подтвердилось. Во время похода "Ленинского комсомола" к Северному полюсу на одном из участков маршрута эхолот вдруг стал отбивать крутой подъем дна океана. Глубина стремительно уменьшалась. Тем не менее, судя по карте, здесь она должна была достигать четырех тысяч метров. Так удалось открыть подводный горный хребет.

Предстояло также выяснить, как поведут себя подо льдом различные механизмы и приборы. Для этого следовало выполнить, большую программу испытаний. Необходимость в подледных походах вызывалась и другими причинами.

Во-первых, чисто научными, исследовательскими задачами. Ведь Северный Ледовитый океан был изучен значительно меньше, чем другие океаны и моря.

Арктика всегда привлекала внимание ученых всего мира, в том числе М. В. Ломоносова, Д. И. Менделеева, Ф. П. Литке, Г. Я. Седова. Наиболее активно проводилась эта важная работа советскими моряками. Всему миру известны экспедиции тридцатых годов, возглавляемые И. Д. Папаниным и О. Ю. Шмидтом. В этом деле наиболее активно действовали моряки исследовательских судов и ледоколов, а также полярная авиация. Исследование же Северного Ледовитого океана с подводных лодок по-настоящему началось лишь с освоением подводных атомоходов, способных совершать длительные плавания под полярными льдами.

Во-вторых, такие плавания были связаны с укреплением обороноспособности нашего государства. Еще в годы Великой Отечественной войны Арктика и особенно Северный морской путь, который вел через льды из Мурманска и Архангельска в Тихий океан, приобрели исключительно важное значение. Чтобы пересечь наши морские сообщения, немецко-фашистское командование направляло туда подводные лодки и карманный линкор "Адмирал Шеер".

В конце пятидесятых годов особый интерес к Арктике - Северному Ледовитому океану проявили американцы.

Командованию и штабу Северного флота были хорошо известны высказывания по этому поводу различных американских деятелей, рьяных поборников так называемой "арктической стратегии". Приведу некоторые из них. "Трансполярные плавания американцев открыли совершенно новый морской театр для ведения стратегических операций", - заявил адмирал Б. Х. Фоукес. Командующий подводными силами Атлантического флота США адмирал Э. Гренфелл неоднократно подчеркивал: "Завоевание господства в Арктике станет одной из важнейших наших задач". А чего стоит заявление глашатая "арктической стратегии" Роберта Д. Мануэти: "В случае возникновения войны наши (читай - американские. - Г. Е.) подводные лодки могли бы в летнее время вести разведку и действовать против кораблей противника на трассе Северного морского пути, как это делали немцы во вторую мировую войну".

О тех же намерениях свидетельствовали карты и схемы, которые в изобилии печатались в различных иностранных газетах и журналах. Достаточно взглянуть на них, чтобы получить наглядное представление о намерениях американских стратегов: жирные стрелы из арктической зоны упирались своими остриями в важнейшие административные и промышленные центры нашей страны.

Воплощая эти агрессивные замыслы, уже рыскали под паковым льдом атомные подводные лодки ВМС США "Наутилус", "Скейт", "Сидрэгон".

Определенный интерес представляет в этом плане книга Д. Калверта командира атомной подводной лодки США "Скейт" - "Подо льдом к полюсу", вышедшая в свет в 1960 году. В ней, наряду с пропагандой военно-морского могущества США, командование подводных сил ВМС четко определяло военные задачи в соответствии с разработанной в то время пресловутой "арктической стратегией". Предусматривался целый комплекс агрессивных мероприятий против нашего государства. Среди них особое место занимала отработка всплытия во льдах, практически в любое время года, для запуска ракет, а также действия против нашего судоходства по Северному морскому пути.

В 1960 году подводная лодка "Сарго" 31 сутки обследовала уже не только Приполярный район, но и Чукотское и Берингово моря в условиях полярной ночи. Командир подводной лодки "Сарго", как стало известно из газет, подтвердил, что плавание атомных подводных лодок подо льдами Арктики возможно в любое время года со всплытием на поверхность для запуска ракет в ледовых условиях. За период с 1957 по 1960 год четыре атомные подводные лодки США совершили девять походов подо

льдами Арктики.

Могли ли мы быть безучастными к этому?!

В штабе Северного флота уже тогда был накоплен достаточный опыт подледных плаваний. Мы тщательно изучили все документы, связанные с подныриванием под лед в предвоенные и военные годы. Провели несколько экспериментальных походов дизельных подводных лодок, находившихся в то время на флоте.

С вступлением в строй наших атомных подводных лодок в начале шестидесятых годов начались походы под панцирь вечного льда. Сперва пробные, недолгие. Затем все более длительные. Находясь под тяжелыми льдами, подводники отрабатывали навыки по всплытию в полыньях и по приледнению. При этом встречалось немало технических и навигационных проблем. После их изучения в штабе флота рождались инструкции и наставления, корабли дооборудовались новыми средствами.

При плавании подо льдами моряков, естественно, подстерегали и неожиданности, требовавшие решения не только организационных, но и технических задач, а также обеспечения этих походов другими силами флота, особенно морской авиацией.

В одном из походов атомная подводная лодка "Ленинский комсомол" после установки новой аппаратуры для определения состояния ледового покрытия и наличия полыньи или разводнения длительное время искала кромку льда. Шел час за часом, а ледяное поле так и не встретилось. Наконец, когда корабль шел на глубине, акустик неожиданно доложил о шумах винтов надводных кораблей, которых в данном районе не должно было быть. Создавалось впечатление, что атомоход со всех сторон окружен судами.

Тотчас включили эхоледомеры. Но опыта в их использовании личный состав еще не имел. Даже прикомандированный на лодку специалист неточно расшифровал показания эхоледомера и сообщил штурману, что наверху нет льда, а бушует шторм.

Мнение специалиста возобладало. Стали всплывать и... погнули перископ. Над лодкой все же оказалось ледовое поле. А шумы, которые засекли акустики, были шумами их собственного корабля. Отражаясь от льда, они возвращались на приемные антенны атомохода и воспринимались как шумы надводных кораблей.

Так что опыт накапливался иногда дорогой ценой...

Но продолжу рассказ о первом подледном плавании к Северному полюсу.

Командовал "Ленинским комсомолом" уже капитан 2 ранга Л.

М. Жильцов, а руководил походом командир соединения контр-адмирал А. И. Петелин, хорошо знакомый мне по совместной службе на Балтийском и Северном флотах.

Александр Иванович окончил военно-морское училище в 1937 году. Служил на Тихоокеанском флоте, был штурманом на "щуке". В конце войны командовал на Балтике подводной лодкой. На Северный флот был назначен после окончания Военно-морской академии в 1955 году. Здесь он принял соединение дизельных и затем атомных лодок, являлся первым заместителем командующего Краснознаменным Северным флотом.

Все североморцы знают его прекрасные человеческие качества и удивительную способность находить общий язык в подчиненными. Подводники ценили его за высокий профессионализм. Он воспитал целую плеяду отличных командиров подводных лодок, среди которых был и Л. М. Жильцов. И закономерно, что именно Петелин возглавил ответственный поход на Северный полюс.

Как отмечает Л. М. Жильцов, личный состав "Ленинского комсомола" буквально рвался в поход, поэтому приказ командования был встречен с огромным энтузиазмом.

К тому времени экипаж подводного атомохода накопил солидный опыт подледных плаваний, но все же поход к полюсу был сопряжен с преодолением многих трудностей. Взять хотя бы прокладку пути корабля. Из-подо льда не запеленгуешь маяк, не возьмешь высоты небесных светил для определения места корабля. К тому же, как я указывал выше, показания магнитных компасов и гирокомпасов с приближением к полюсу становились все более ненадежными. А новый комплекс, установленный на корабле, требовал проверки именно при плавании в высоких широтах. Сложным было и всплытие. Малейший просчет-и поломка или даже аварийная ситуация. В общем, от командира и членов экипажа требовалась ювелирная точность действий при осуществлении этого маневра.

Исторический поход начался летом 1962 года. Командиру корабля было приказано при приближении к полюсу всплыть в полынье и донести о ходе выполнения задания. Дело это оказалось трудным. Время донесения наступало, а чистой воды над лодкой все не было. Сплошные тяжелые льды и лишь изредка трещины да мелкие разводья. В таких разводьях атомоходу не всплыть, ибо он не вписывался в их размеры.

Наконец, после многих часов утомительного поиска, полынью достаточной величины все же обнаружили. Однако, несмотря на определенный опыт, маневрирование оказалось сложным. Следовало подвести под полынью корпус корабля таким образом,

чтобы не только не повредить его, но и обеспечить безопасность кормовой части, где расположены винты, кормовые горизонтальные рули и вертикальный руль.

Выход из строя перечисленных устройств вообще недопустим, а при подледном плавании мог создать неразрешимую проблему. Этого, к счастью, не случилось. Благодаря усилиям расчета главного командного пункта корабля, в который входили старший помощник командира капитан 3 ранга Г. Первушин, штурман капитан-лейтенант О. Певцов, командир электромеханической части капитан 2 ранга-инженер Р. Тимофеев, корабль был поставлен точно под полынью. Начали всплытие. Глубина медленно уменьшалась. Наконец, когда рубка лодки должна была показаться над водой, на экране вдруг появилась мощная плавающая льдина. Еще мгновение - и атомоход врезался бы в нее. Но командир тотчас прекратил всплытие, и корабль ушел на глубину.

Вновь томительный поиск. Проходит не один час, прежде чем обнаруживается новая полынья. Вот как вспоминает это событие Жильцов: "Прикинул размеры этой полыньи, нанесенной на планшет, вроде подходящая. Приказываю подвсплывать на перископную глубину. Получаю доклад: "Над нами чистая вода". Очень осторожно поднимаю перископ. И убеждаюсь, что полынья невелика. Кроме того, мы всплыли не вдоль нее, что было желательно, а поперек. Нос и корма лодки оказались под толстым, в пять метров, льдом. В общем - снова неудача. Опять погружаемся, продолжаем поиск".

Меняя курсы, атомоход медленно движется в глубинах Северного Ледовитого океана. Судя по цвету льда, который хорошо просматривается в перископ, обстановка ухудшается. Лед становится темнее, а следовательно, толще. Даже мелкие трещины не попадались в поле зрения эхоледомеров.

Командир принимает решение - возвратиться к предыдущей полынье. И там наконец удача. Атомоход благополучно всплывает. Справа и слева высится тяжелый паковый лед, толщина которого достигает 10 метров. Кругом ледяное безмолвие, хаотически громоздятся глыбы льда, покрытые снегом. Ярко светит солнце (в это время года оно в Заполярье не заходит). Температура воздуха около нуля, дует легкий ветер. Командир соединения А. И. Петелин и командир корабля Л. М. Жильцов поднимаются на мостик. По очереди выходят группы моряков, чтобы полюбоваться сказочно прекрасной картиной.

Личный состав фотографируется на память.

Командир доносит по радио командованию флота, что плавание проходит по плану. Сообщает широту и долготу своего

места. До Северного полюса - рукой подать. Но именно этот отрезок похода наиболее трудный. И наиболее ответственный.

"Обычно в плавании я редко покидал центральный пост,- рассказывает Жильцов, - а в ночь перед приходом на полюс вообще не отлучался. В шесть сорок пять утра ко мне подошел штурман капитан-лейтенант Певцов и тихо доложил: "Товарищ командир, через десять минут подходим к полюсу".

Включаю громкоговорящую связь, обеспечивающую трансляцию по всему кораблю. Сейчас точно не помню, что тогда сказал. Суть сводилась к тому, что покорение Северного полюса из-подо льда - это итог большой работы советских ученых, судостроителей и личного состава Военно-Морского Флота.

В это время штурман, который через каждую минуту отсчитывал время, произнес: "Три... два... один... ноль".

И глубоко под водой, под паковым льдом, прозвучало могучее "ура".

Это была славная победа советских людей, которые под руководством партии Ленина смогли создать уникальное творение - атомный подводный корабль и в совершенстве освоить его.

Возвращение "Ленинского комсомола" в родную базу было триумфальным. На кораблях выстроились экипажи, были подняты флаги расцвечивания. А на окружающих бухту сопках вывешены плакаты и транспаранты. Североморцы горячо поздравляли победителей, покоривших Северный полюс из-подо льда.

Впоследствии Александр Иванович Петелин говорил: "Меня нередко спрашивают, почему для выполнения ответственного правительственного задания выбор пал именно на атомоход "Ленинский комсомол". Я отвечаю: потому, что его экипаж был одним из лучших на флоте. К моменту выхода в море каждые восемь из девяти моряков являлись классными специалистами, а девять из десяти - отличниками Военно-Морского Флота. Большинство офицеров имели за плечами солидный стаж флотской службы. Не были они новичками и в освоении Приполярного бассейна".

Моряки в этом плавании действовали умело и самоотверженно в самых непредвиденных ситуациях. Например, когда лодка находилась под глухой крышей полярного льда, неожиданно стал нагреваться подшипник электродвигателя одной из систем. Опытные старшины Метельников и Воробьев, матросы Вьюхин и Ильинов под руководством капитан-лейтенанта-инженера А. А. Шурыгина, проявив незаурядную смекалку, устранили неисправность.

Безупречно выполняли свои обязанности турбинисты Руденко

и Новиков, электрики Пенкин и Шарафалиев, дозиметрист Николаев, штурманский электрик Усов, гидроакустик Корнеев. Как всегда, высокое мастерство показали старшины команд М. И. Луня, И. И. Ершов, А. Н. Крикуненко, И. М. Кошелев и другие. Умело руководили действиями личного состава офицеры Д. Д. Иванов, Ю. Т. Горбенко, В. А. Еременко, Л. Н. Григорьев, В. А. Рудаков.

Большую роль во всех достигнутых успехах сыграла партийная организация корабля, которую возглавлял капитан-лейтенант Л. Д. Коломийченко.

Под руководством заместителя командира по политчасти капитана 3 ранга Александра Яковлевича Штурманова как перед походом, так и в плавании проводилась серьезная работа, нацелившая моряков на успешное выполнение задания Коммунистической партии и Советского правительства. На корабле шла напряженная борьба за отличное несение вахт и обслуживание механизмов. Это, несомненно, способствовало успешному решению всех задач, поставленных командованием на поход.

Покорение Северного полюса знаменовало собою новый этап в освоении Мирового океана. Именно "Ленинский комсомол" проложил путь другим атомоходам, которые затем совершили ряд замечательных плаваний (о них я расскажу ниже). В сложных условиях экипаж первенца атомного флота провел испытание энергетической установки корабля, в результате чего были практически доказаны неограниченные возможности атомных лодок, их способность проходить без всплытия десятки тысяч миль. Был также внесен весомый вклад в изучение Арктики, пополнилась необходимая информация о ней.

Партия и правительство по достоинству оценили подвиг славного экипажа "Ленинского комсомола". Все его члены за мужество, проявленное при выполнении ответственного задания, были удостоены государственных наград. А Александру Ивановичу Петелину, Льву Михайловичу Жильцову и командиру электротехнической боевой части Рюрику Александровичу Тимофееву присвоено высокое звание Героя Советского Союза.

"Ленинский комсомол" проложил путь к полюсу, однако ему не удалось точно всплыть на самой вершине планеты. Эту задачу решил экипаж другой атомной подводной лодки, которой командовал капитан 2 ранга Ю. А. Сысоев (ныне вице-адмирал). Возглавлял поход командующий Северным флотом, в то время адмирал, В. А. Касатонов.

В подготовке и обеспечении этого замечательного плавания я, как начальник штаба флота, принимал непосредственное участие.

Сысоеву предстояло не только всплыть на полюсе, но и решить ряд других важных задач. Это возлагало большую ответственность на штаб флота. Всем нам пришлось изрядно потрудиться: и операторам во главе с отлично подготовленным и деловым начальником управления контр-адмиралом Д. И.Шинделем, и начальнику связи капитану 1 ранга Н. И. Трухнину, и командующему авиацией флота генерал-лейтенанту авиации И. Е. Корзунову.

Мы обобщили и проанализировали опыт подледных плаваний атомных лодок. Тщательно продумали маршрут похода. Позаботились об обеспечении корабля всем необходимым. Проверили корабельные системы и механизмы, а также готовность личного состава к их обслуживанию. Особое внимание, как и прежде, уделялось навигационной системе.

За несколько суток до начала похода авиация флота стала проводить ледовую разведку. Результаты оказались утешительными: в районе Северного полюса удалось обнаружить большие полыньи.

Проводы были обычными. Без торжеств. Адмирал Касатонов, как всегда подвижный, стремительный, заходил на лодку последним. Перед этим он, отдав указания относительно боеготовности флота, сказал мне доверительно:

- Пока не всплывем точно на полюсе, не вернемся.

Слова у нашего командующего не расходились с делом. Если что решит своего добьется. Таким знали на флоте этого опытнейшего подводника.

Поход прошел успешно. Но некоторые треволнения нам, оставшимся на берегу, пришлось испытать. В один из дней, когда надо было сообщить на лодку обстановку на театре и разрешение на выполнение главной задачи, с лодкой вдруг пропала связь.

- Плохая радиопроходимость, - дал начальник связи обычный в таких случаях ответ.

Это явление действительно присуще Заполярью, и возникает оно из-за магнитных возмущений. И тем не менее ответ связиста не мог удовлетворить меня. Посоветовавшись с Трухниным, решил послать в тот район, где, по расчетам, находилась подводная лодка, дежурный самолет.

Надо сказать, авиаторы продемонстрировали высокую готовность. Не успел отдать приказание, как над штабом флота прогудели моторы: самолет улетел в сторону океана. Проявили летчики и высокую настойчивость в выполнении задачи. Как докладывал впоследствии командир экипажа, они обследовали весь назначенный район, пока не установили связь с лодкой. Вскоре я получил доклад от командира атомохода, что плавание

проходит успешно, обстановка ясна и экипаж продолжает выполнять задание.

И вот возвращение. Особенно запомнилась встреча. На причал прибыл старший командный состав флота. Знали - лодка на подходе, однако вне визуальной видимости. И хотя уже смеркалось, мы все же различили вдали белый бурун. По всей вероятности, атомоход шел полным ходом, с тем чтобы до темноты ошвартоваться у причала.

Когда швартовы были закреплены и подана сходня, первым на берег сошел Владимир Афанасьевич Касатонов.

На пирсе выстроен личный состав. Командующего флотом встречали его первый заместитель - вице-адмирал С. М. Лобов, впоследствии адмирал флота, командующий Северным флотом, член Военного совета - начальник политуправления флота вице-адмирал Ф. Я. Сизов и автор этих строк. Как и положено, командующий флотом принял доклад по флоту и, конечно, наши поздравления с успешным завершением ответственного плавания.

Владимир Афанасьевич высоко оценил подготовку экипажа атомохода и его командира Ю. А. Сысоева. Поблагодарил штаб флота за четкое обеспечение плавания атомохода, а авиацию флота - за ледовую разведку.

В последующем, подводя итоги похода, Владимир Афанасьевич поставил перед нами ряд задач, которые явились основой дальнейшего совершенствования освоения Арктики с точки зрения обеспечения обороны нашего государства о северных, наиболее важных направлений. Работа командующего флотом с оперативной группой в этом походе была во всех отношениях исключительно важной.

Разбирая этапы плавания, Владимир Афанасьевич отмечал, что труднее всего было отыскать полынью. Однако к тому времени были уже хорошо освоены телевизионные установки и эхоледомеры, позволявшие достаточно обстоятельно следить за ледяным панцирем Арктики. Поэтому полынью обнаружили сравнительно быстро. Правда, ее затянуло тонким льдом, но это не беда - экипаж атомохода обладал хорошими навыками. Точному всплытию на полюсе помог также опыт плаваний "Ленинского комсомола", многочисленные тренировки. Капитан 2 ранга Сысоев действовал неторопливо и уверенно. Атомоход точно вписался в небольшие размеры полыньи. Манипулируя на посту, инженер-механик обеспечивал всплытие корабля. Когда была дана команда продуть балласт, воздух с ревом устремился в балластные цистерны. Вскоре высокая рубка атомной лодки показалась посреди бескрайней белой пустыни. Широта - 90 градусов. Полюс!

Как и положено, в знак покорения полюса был водружен Флаг нашей Родины. Этот исторический момент запечатлен на снимке. Каждый раз, когда смотрю на него, он производит на меня большое впечатление: темная глыба атомохода у края льдины, подводники в меховых куртках и шапках, а на высоком флагштоке, установленном на самой вершине планеты, - Государственный флаг Союза Советских Социалистических Республик.

На подводных орбитах

1 апреля 1966 года, в дни работы XXIII съезда КПСС, Министр обороны СССР Маршал Советского Союза Р. Я. Малиновский сообщил в своем выступлении, что накануне съезда группа советских атомных подводных лодок успешно завершила кругосветное подводное плавание. Это известие было встречено делегатами съезда партии с большим воодушевлением. Сам факт такого плавания говорил о значительно возросших возможностях нашего флота, о больших достижениях отечественного судостроения, об освоении атомной энергии.

Понятно, что подготовка к походу была особенно серьезной. Отряду атомных подводных лодок предстояло преодолеть без всплытия на поверхность более 20 тысяч миль. Пройти через малоизученные районы, порою даже вовсе не оборудованные в навигационном отношении. Маршрут пролегал в различных климатических зонах: в Арктике, в тропиках, в средних широтах и в антарктических водах. Следует добавить, что такое подводное плавание в составе группы кораблей в истории мореплавания осуществлялось впервые.

Вот почему, получив директиву главнокомандующего Военно-Морским Флотом, штаб, которым я руководил, и политуправление Северного флота начали тщательно разрабатывать все мероприятия, связанные с походом.

Выделенными в плавание лодками командовали опытные моряки. Задача состояла в том, чтобы, хорошо изучив район плавания, они развернули активную деятельность по подготовке экипажей и материальной части.

Одним из важных был и вопрос о назначении командира отряда и походного штаба. После того как были взвешены все обстоятельства, выбор пал на командира соединения опытного подводника контр-адмирала А. И. Сорокина, прошедшего большую службу на Тихоокеанском и Северном флотах.

Старшим штурманом назначили капитана 1 ранга Д. Э. Эрдмана - одного из самых опытных штурманов флота, участника подледных плаваний в приполярных широтах. Обязанности флагманского инженер-механика выполнял специалист высокого

класса инженер-капитан 2 ранга В. С. Веселов. Большую работу по навигационному обеспечению плавания провела гидрографическая служба флота, возглавляемая контр-адмиралом Н. В. Скосыревым. Николай Васильевич прослужил на Северном флоте свыше 30 лет, с момента его создания в 1933 году, когда он еще назывался Северной флотилией. Под его руководством создавалось навигационное оборудование театра, вооружались новыми навигационными средствами надводные и подводные корабли.

В создание и совершенствование навигационных средств Военно-Морского Флота внес немалую лепту адмирал А. И. Рассохо - начальник Главного управления океанографии МО СССР. Именно у него в 1963 году я принял дела начальника штаба Северного флота.

Да, вклад гидрографов и океанографов в подготовку кругосветного плавания был весьма значителен. Поскольку же мы еще не имели в то время опыта подобных плаваний, большинство проблем следовало решать на берегу, до выхода кораблей в море. Как показали итоги, гидрографы успешно справились с возложенными на них задачами. Не меньше проблем возникло у флотских связистов, возглавляемых капитаном 1 ранга (ныне контр-адмирал запаса) Н. И. Трухниным. Бее связи вообще немыслимо любое плавание. Держать же связь с подводными лодками, находящимися на таком громадном удалении от баз, дело весьма нелегкое. В общем - связистам пришлось основательно попотеть и до похода и во время него.

Труд их не пропал даром: связь в течение всего плавания была надежной. И немалая заслуга в этом начальника Управления связи ВМФ (ныне вице-адмирал запаса) Г. Г. Толстолуцкого - замечательного человека и блестящего знатока своего дела...

Вспоминая подготовку к историческому плаванию, хочу сказать самые теплые слова в адрес инженеров-механиков. И командиры электромеханических боевых частей подводных лодок, и флагманские специалисты, и техническое управление флота во главе с инженер-контр-адмиралом Ю. В. Задерманом не пожалели сил для подготовки механизмов, которым предстояла непрерывная работа в течение долгого времени в различных условиях, при температуре воды в океане от плюс 2 до плюс 32 градусов Цельсия.

Интенсивно готовились к походу специалисты по радиоэлектронике. От надежности вверенной им аппаратуры во многом зависела безопасность плавания. Особенно это было важно в зонах интенсивного судоходства, а также в арктических

водах, и, в частности, в проливе Дрейка, где не исключалась встреча с айсбергами, подводная часть которых достигала порой тысячи метров.

Серьезную, хорошо продуманную подготовку к походу проводило политическое управление флота, разработавшее комплекс мероприятий, которые охватывали весь круг вопросов, связанных с политико-воспитательной работой во время похода.

Старшим политработником от Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота был назначен энергичный и деятельный капитан 1 ранга И. К. Громов.

Приближался день начала кругосветного плавания. Дней за десять контр-адмирал Сорокин доложил о готовности. Все намеченные предпоходные мероприятия были выполнены.

По приказанию командующего флотом адмирала С. М. Лобова, я провел последний инструктаж и одновременно занятие с командным составом походного штаба и кораблей.

Перед участниками - карты с проложенным на них маршрутом похода. Начинаем условное движение. Путем дачи вводных я проверяю готовность всех должностных лиц к действиям в различных условиях. Не осталось без внимания и знание офицерами документов, боевых распоряжений, инструкций.

Были проверены также действия командира отряда, командиров лодок, командиров боевых частей, вахтенных офицеров в случае потери связи между кораблями, возникновения аварийных ситуаций с материальной частью или выхода из строя отдельных приборов и механизмов. И убедился, что вводные выполнялись четко и грамотно, а ответы на вопросы были обстоятельными и хорошо аргументированными. Высокую подготовленность к плаванию продемонстрировал сам командир отряда контр-адмирал А. И. Сорокин (ныне вице-адмирал, Герой Советского Союза). Квалифицированные ответы дали капитан 2 ранга Л. Н. Столяров (позднее контр-адмирал, Герой Советского Союза) и капитан 2 ранга В. Т. Виноградов (ныне капитан 1 ранга, Герой Советского Союза).

Среди офицеров безупречные навыки продемонстрировали инженер-капитан 2 ранга В. С. Веселое, инженер-капитан 3 ранга С. П. Самсонов (позже капитан 1 ранга, инженер, Герой Советского Союза), капитаны 3 ранга, инженеры В. Я. Хитриченко и Е. А. Митьков, старший лейтенант, инженер Л. А. Миронов, вахтенные офицеры капитан-лейтенанты Г. М. Мироненко и Р. П. Путилов и другие.

Занятие показало, что командный состав кораблей отряда готов к выполнению ответственного задания. И это закономерно:

дал знать о себе опыт, приобретенный подводниками в предыдущих плаваниях. Ведь кругосветный поход венчал собою титанический труд очень многих людей по освоению атомного флота. Были уже разрешены многие проблемы, пройден большой и нелегкий путь. И на этом пути удалось одержать немало побед, проявлено мужество и самоотверженность экипажей атомоходов, они готовы к подвигу во имя укрепления обороноспособности Отчизны.

В ходе кругосветного подводного плавания экипажам предстояло решить ряд научно-исследовательских задач. Лодки из подводного положения в назначенные сроки подвсплывали на перископную глубину для осмотра горизонта.

Штаб флота вел непрерывный контроль за ходом плавания. Судя по донесениям, которые мы регулярно получали, все шло строго по плану. Специалисты кораблей успешно справлялись со своими обязанностями. Каждый внес свою лепту в общее дело.

Завершив кругосветный поход, лодки должны были всплыть точно в назначенном месте, где их встречали надводные корабли. И вот этот знаменательный день наступил. Впервые после более полуторамесячного пребывания под водой моряки получили возможность взглянуть на внешний мир, вдохнуть свежего воздуха.

Лично я и не ожидал иного. Подбирая в отряд флагманского штурмана, мы в штабе флота перебрали несколько кандидатур. После тщательного взвешивания всех "за" и "против" выбор остановили на Эрдмане. И не случайно. За его плечами был уже солидный опыт плаваний на атомных подводных лодках. В частности, как я уже говорил, он обеспечивал поход лодки Сысоева на Северный полюс.

Отлично потрудились и другие специалисты, благодаря чему в течение всего похода механизмы и аппаратура действовали безотказно.

Шла в плавании интенсивная боевая учеба. Справедливо будет сказать, что непосредственное обеспечение работы механизмов в различных климатических зонах на громадном удалении от берега, да еще и на большой глубине, явилось отличной школой для экипажей.

Но помимо этого в походе проводились занятия по специальности, тренировки, боевые учения. Решались задачи тактического плана. Например, в океанских глубинах отрабатывалось совместное маневрирование кораблей отряда. Вахтенные офицеры проводили тренировки по уклонению от айсбергов, ракетчики - по использованию оружия.

Что же касается политико-воспитательной работы, то именно

в кругосветном подводном плавании окончательно утвердилась одна из ее новых форм. Известно, что на кораблях центр такой работы сосредоточен в подразделениях: боевых частях, службах и командах. Политзанятия, политинформации, другие мероприятия - тоже проводятся по подразделениям. Там же создаются партийные и комсомольские организации. Между ними ведется и социалистическое соревнование, являющееся могучим стимулом совершенствования боевой выучки, укрепления дисциплины и организованности.

До той поры, пока плавания подводных лодок были недолгими, политико-воспитательная работа на них сосредоточивалась в подразделениях. Когда же походы стали длительными, эта форма перестала отвечать существующим требованиям. И тогда родилась мысль перенести ее в смены. Такое решение, на мой взгляд, было своевременным, ведь вся жизнь на лодке в дальнем плавании течет посменно: вахты, занятия, приборки, досуг.

Это новшество ощутимо сказалось на повышении качества несения вахт, а также на результативности боевой и политической подготовки. И основательно способствовал этому накал социалистического соревнования, развернувшегося между сменами.

Участники плаваний рассказывали, с какой заинтересованностью, страстностью относятся подводники к еженедельному подведению итогов. Как активно идет борьба за очки, которые выставляются соревнующимся за несение вахт, за успеваемость на занятиях, за участие в общественной работе, за дисциплину, за чистоту и порядок в отсеках.

В кругосветном плавании соревнование на всех кораблях отряда было посвящено XXIII съезду партии. И большую роль в том, что оно обрело жизненность, вошло, как говорится, в плоть и кровь моряков, сыграли командиры и политработники, партийные и комсомольские организации.

Особенно хочется подчеркнуть роль политработников, которая резко возросла в длительных походах. Взять хотя бы кругосветное плавание атомных подводных лодок. Более полутора месяцев моряки не общались с внешним миром. Они были полностью оторваны от всего привычного, земного: ни звезд над головой, ни солнца в небе, ни шороха волн, ни свиста ветра. И хотя корабли огибали земной шар с большой скоростью, внутри прочного корпуса Она не чувствовалась. Людям явно не хватало свежих впечатлений, новой информации, на избыток которой мы часто сетуем на берегу и отсутствие которой болезненно переживаем в море.

За решение этой проблемы и взялось политуправление ВМФ. (Членом Военного совета - начальником политуправления являлся в то время адмирал В. М. Гришанов.) Прежде всего была продумана и налажена система получения ежедневной информации с берега.

Огромное внимание стало уделяться досугу моряков. Беседы, лекции, викторины, фестивали, конкурсы, спортивные состязания, обсуждение кинофильмов и литературных произведений - эти мероприятия заняли прочное место в походной жизни подводников.

Не стану перечислять все формы и методы такой работы, она совершенствуется год от года, от плавания к плаванию. Но еще раз подчеркну, что, например, в кругосветном походе именно содержательная, хорошо продуманная политико-воспитательная работа сыграла свою положительную роль и оказала благотворное влияние на благополучное завершение сложного плавания. Не случайно политработники капитаны 1 ранга И. К. Громов, П. В. Ляхов и В. Н. Харитонов были награждены орденами за выполнение этого ответственного задания, а заместитель командира корабля по политчасти капитан 2 ранга Н. В. Усенко (ныне вице-адмирал, член Военного совета - начальник политуправления Краснознаменного Северного флота) удостоен звания Героя Советского Союза.

Не могу не подчеркнуть, что успех любого плавания, основы выполнения любой задачи закладываются еще на берегу, во время подготовки к походу. Да и во время пребывания корабля в море именно с берега поступает необходимая информация, что также способствует духовному подъему и хорошему настроению экипажа. В этом отношении велика роль штабов и политработников.

О штабах я уже писал. Хочу сказать о работниках политорганов. В частности, о тех, с кем пришлось налаживать связь "берег - океан". Я имею в виду не чисто служебную связь. Это особое дело. А связь повседневную, с помощью которой корабли в плаваниях обеспечиваются информацией о событиях в родной стране и за рубежом, а также газетами, журналами, письмами.

Сначала на различных флотах, а затем в период работы в Главном штабе ВМФ я долгое время был тесно связан с заместителем начальника политуправления Военно-Морского Флота контр-адмиралом Я. А. Гречко.

На мой взгляд, Яков Архипович сделал многое для налаживания и обеспечения связи "берег - океан", о которой я упомянул выше. По его инициативе в политуправлении ВМФ

были установлены телетайпы, непосредственно связанные с Телеграфным агентством Советского Союза (ТАСС).

Благодаря им в политуправление ВМФ поступает свежая информация, которую срочно по радио переправляют на боевые корабли, находящиеся в Мировом океане.

Создана также редакция пресс-бюллетеня под названием "Океанским курсом". Два раза в неделю пресс-бюллетень с помощью специальной аппаратуры переправляют на корабли. Таким путем восполняется недостаток печатного слова, который остро ощущается в отрыве от берега.

Немало делается и для доставки морякам, находящимся в океане, ежедневных газет, журналов, писем. И хотя в этом деле встречаются еще трудности и имеются недочеты, моряки получают сегодня почту более регулярно.

Конечно, экипажи атомных подводных лодок, совершавших кругосветное плавание, писем не получали. И все же информация с берега поступала регулярно.

Завершая рассказ о кругосветном походе, считаю нужным подчеркнуть, что он сыграл важную роль в освоения Мирового океана и дальнейшем развитии атомного подводного флота.

Примерно в те же шестидесятые годы не менее ответственные плавания осуществили и другие атомные подводные корабли. Один из походов был совершен атомной подводной лодкой, которой командовал капитан 2 ранга И. Р. Дубяга (ныне Герой Советского Союза, контр-адмирал).

В тот же период арктический переход совершила атомная подводная лодка под командованием Аркадия Петровича Михайловского, который еще в пятидесятые годы, во время службы на Тихоокеанском флоте, проявил себя пытливым, ищущим командиром подводной лодки, имевшим к тому же склонность к научным исследованиям. В этом арктическом плавании Аркадий Петрович с помощью экипажа продолжал изучать условия плавания в Арктике и возможности всплытия во льдах...

Завершая раздел "На подводных орбитах", хочу заметить, что многие из тех, кто покорил из-подо льда Северный полюс, совершил арктические плавания, обогнул под водой земной шар, сегодня служат на других кораблях, в других должностях или, уйдя в запас, трудятся на стройках пятилетки. Но традиции, родившиеся на заре советского атомного подводного флота, живы и устремлены в будущее. Они растут и приумножаются. Сегодняшние подводники одерживают победы, которые тем, кто впервые вошел в прочные корпуса атомоходов, показались бы фантастическими. Ничто не стоит на месте - в этом и суть

прогресса. Наш атомный флот возмужал, он стал еще могущественнее, надежнее. Он - залог несокрушимости нашей морской мощи на океанских направлениях.

С дружбой - через океаны и моря

Говорят, что океаны не разъединяют страны и народы, а, наоборот, объединяют их. Лучшее подтверждение тому - история отечественного флота. Уже в самых первых дальних плаваниях русских парусных кораблей наши моряки неизменно проявляли дружелюбие к другим нациям, понимание их культуры, уважение их образа жизни. И всюду, где бы ни появлялись с визитом наши соотечественники, они всегда протягивали руку помощи тем, кто в ней нуждался, не считаясь при этом ни с материальными издержками, ни с затратой сил.

Вспомним хотя бы Мессину - город и порт в Италии на северо-восточном побережье острова Сицилия у Мессинского пролива. В ночь на 28 декабря 1908 года город содрогнулся от трех сильнейших подземных толчков. Не осталось, по существу, ни одного целого здания. А утром - новая беда. С моря нахлынула огромная волна, которая и довершила катастрофу.

На следующий день Мессина выглядела огромным кладбищем. И вдруг среди развалин раздались голоса. Это были моряки с кораблей русской гардемаринской эскадры под командованием контр-адмирала В. И. Литвинова, совершавшие учебное плавание. В состав эскадры входили линейные корабли "Слава", "Цесаревич", крейсера "Богатырь", "Адмирал Макаров". Корабли находились в сицилийском порту Аугуста под погрузкой угля. Но когда моряки узнали о постигшем Мессину несчастье, они поспешили на помощь. Небезынтересно отметить, что на рейде Мессины стоял английский крейсер "Сетлей". Но его экипаж бездействовал, опасаясь возможной эпидемии.

Вскоре на рейд Мессины прибыли канонерские лодки "Гиляк" и "Кореец", экипажи которых также приняли участие в спасательных работах. Русские моряки начали раскопки, высвобождая из-под руин жителей города. А там, где было возможно, занялись ликвидацией последствий разрушения. Всего удалось спасти две тысячи мессинцев и около 1800 человек доставить в Неаполь и Сиракузы.

Неаполитанцы, которые знали о катастрофе, встретили русских моряков овацией. Рыдая, они обнимали и целовали русских. "Да здравствуют русские моряки! Да здравствует Россия!" - гремело вокруг.

Прошло много лет, но память о подвиге наших соотечественников жива. Их благородство и человечность навсегда сохранились в сердцах мессинцев...

В 1978 году с официальным визитом в Мессину прибыл эскадренный миноносец "Решительный". Советским морякам был оказан на далеком от нас острове теплый прием. Жители города проявляли к ним горячие симпатии. В дни пребывания "Решительного" в Мессине там была установлена мемориальная доска. Надпись на ней гласит:

"В память о благородной помощи, оказанной без промедления экипажами русских боевых кораблей "Богатырь", "Цесаревич", "Адмирал Макаров", "Слава" гражданам Мессины, пострадавшим от землетрясения 28 декабря 1908 года, отдавая дань подвигу человеческой солидарности и высочайшего героизма, муниципалитет устанавливает эту мемориальную доску по случаю желанного визита советских представителей и в доказательство вечной признательности и братской дружбы между городом Мессиной и русским народом. 7 октября 1978 г.".

После победы Великой Октябрьской социалистической революции моряки молодого советского флота стали не только надежными стражами морских рубежей Родины, но и представителями первого в мире социалистического государства носителями нового образа жизни, новой идеологии, новой пролетарской культуры, пропагандистами марксистско-ленинских воззрений, которые близки и понятны всем честным труженикам земного шара. Советские моряки- это люди высокой идейной и политической зрелости, убежденные интернационалисты, великолепные мастера своего дела. Такими знают их за рубежом.

На кораблях советского Военно-Морского Флота мне посчастливилось побывать с официальными визитами в нескольких странах. Поэтому могу судить обо всем по собственным впечатлениям.

В ноябре 1974 года исполнялось 30 лет со дня освобождения советскими войсками Северной Норвегии от фашистских оккупантов. К этой дате и был приурочен визит советских военных кораблей в Осло. Возглавить его было приказано мне, в то время командующему Краснознаменным Северным флотом, а старшим политработником являлся член Военного совета - начальник политуправления флота, в то время вице-адмирал, А. И. Сорокин.

Вспоминая совместную с ним службу, не могу не отметить высокие качества его характера и методику работы, на мой взгляд исключительно полезного свойства. Алексей Иванович принципиален в оценках и непримирим, невзирая на лица, к упущениям и недостаткам. Импонировал мне и стиль работы Сорокина оперативный, без длительных заседаний, без

пустословия, непосредственно в соединениях и на кораблях.

Впоследствии, когда я стал начальником Главного штаба Военно-Морского Флота, а Алексей Иванович - членом Военного совета - начальником политуправления ВМФ, он придерживался той же линии, участвовал во всех флотских учениях. Этот наиболее сложный и ответственный вид боевой подготовки требовал скрупулезной работы штабов и политорганов.

При проведении учений и других серьезных мероприятий мы неизменно действовали с Алексеем Ивановичем рука об руку.

Тогда, в ноябре семьдесят четвертого, завершив учебный год, мы вместе с Сорокиным отправились на кораблях в Норвегию. На подходе к Осло нас должны были встретить норвежские военные корабли, но их почему-то не оказалось в назначенном месте. Позже мы узнали, что они не смогли выйти в море из-за тяжелого шторма. Погода действительно была крайне неприятной, ветер достигал ураганной силы и сопровождался снежными зарядами.

Передо мной встала дилемма: входить или не входить в порт? Осло-фьорд имел свои навигационные особенности. Никто бы не осудил нас за задержку, но в какой-то мере могла пострадать наша репутация как моряков. А это было бы обидно, ведь я знал отличную морскую выучку командиров кораблей, верил в их мастерство и в мастерство экипажей.

Отрядом кораблей, в который входили эскадренные миноносцы "Бойкий" и "Жгучий", командовал замечательный моряк контр адмирал Д. К. Чулков. Джеймс Константинович участвовал во многих дальних походах и обладал в этом отношении большим опытом. Обязанности старшего штурмана исполнял флагманский штурман флота контр-адмирал А. Н. Яковлев, неизменный мой спутник во всех больших и малых плаваниях на надводных кораблях и на подводных лодках.

На подходе к Осло Анатолий Николаевич, внимательно изучив обстановку, которая усложнялась штормовой погодой и пониженной видимостью, вызванной снежными зарядами, доложил: "Корабли отряда готовы войти в порт"...

Говоря о флотских штурманах, не могу не отметить их большой вклад в высокую боевую готовность флота. Вот и в тот раз, благодаря искусству штурманов наши корабли, как было обусловлено протоколом, ровно в 10.00 по местному времени благополучно стали к причалам военного порта Осло.

По этому поводу министр обороны Норвегии, которому я нанес визит, удивленно спросил, как смогли мы в такой ураган войти в порт и успешно ошвартоваться.

- Мы привыкли выполнять намеченные планы, - ответил я. - Они для нас закон...

Хотя стало уже банальным варьировать известное изречение К. С. Станиславского о том, что театр начинается с вешалки, не могу не вспомнить о нем и не трансформировать его в морской вариант: визит кораблей в любую страну начинается со швартовки. И не, только потому, что швартовка знаменует собой их прибытие. Дело в том, что именно по швартовке судят о квалификации гостей, об их морской выучке.

В связи с этим мне вспоминается швартовка наших кораблей во французском порту Шербур.

Тогда, в конце мая 1977 года, на подходе к порту тоже поднялся шквальный ветер. А гавань там сравнительно тесная. Маневрировать сложно даже в спокойную погоду. Однако командир учебного корабля "Смольный" и командир эскадренного миноносца "Жгучий", проявив незаурядное мастерство, точно в назначенное время лихо ошвартовали свои корабли.

На следующий день в местной газете "Пресс Ла-Манш" мы прочитали: "Ветер был сильным, но командиры, проявив смелость, ошвартовались быстрым ходом и без буксиров..."

Советские военные корабли, прибывшие в иностранный порт, - это, по существу, весьма авторитетные делегации. Экипаж любого из них состоит из представителей всех слоев населения и многих национальностей страны. По их поведению, культуре, интеллекту жители других стран судят обо всем советском народе. Не случайно в последние годы моряков, которые бывают с дружественными визитами за рубежом, все чаще называют полпредами нашей страны. И эту свою высокую миссию они выполняют с честью.

Визит в Шербур предшествовал имевшему большое политическое значение визиту во Францию партийно-правительственной делегации Советского Союза. В связи с этим мы чувствовали особую ответственность. А потому в период подготовки к плаванию была проделана большая работа политуправлением флота, которое возглавлял тогда контр-адмирал Ю. И. Падорин (в последующем Герой Советского Союза, вице-адмирал). Службу на флоте Юрий Иванович начал юнгой на Балтике в годы войны. Затем плавал на дизельных и атомных подводных лодках.

И вот наши моряки и курсанты военно-морских училищ во Франции. Их выправка и безукоризненная дисциплина приводили в восхищение французов.

Одновременно с нашим пребыванием в Шербуре состоялся визит на Северный флот отряда французских кораблей под флагом вице-адмирала эскадры Филиппа де Голля - сына известного всему миру генерала Шарля де Голля, который в годы

второй мировой войны активно боролся за освобождение Франции, а в послевоенный период, став президентом, вывел страну из военного агрессивного блока НАТО.

Возвратившись на Родину, я посетил французские корабли, находившиеся в Мурманске, и встретился с Филиппом де Голлем. Поразило удивительное его сходство с отцом, и не только внешнее, но и по образу мыслей и политическим взглядам. Он тоже положительно оценивал традиционно добрые отношения между Францией и СССР.

Вице-адмирал эскадры Филипп де Голль был приглашен в Москву для нанесения визита главнокомандующему ВМФ. Соответственно и я, находясь в Шербуре, был приглашен в Париж к начальнику штаба ВМС{9} адмиралу Ж. Ланузелю. Встречи и обмен мнениями, а также широкие контакты моряков, как офицеров, так и матросов, на кораблях и с населением, несомненно, вносили вклад в дело укрепления мира.

Из многих достопримечательностей Парижа особенно глубокое впечатление произвела квартира-музей на улице Мари-Роз, дом 4, где в эмиграции жил Владимир Ильич Ленин.

Эту квартиру, как святыню, оберегают ветераны компартии Франции, и в частности Антуан Лежандр и его супруга. В январе 1984 года, когда писались эти строки, французскому коммунисту Антуану Лежандру в связи с 80-летием торжественно вручили в советском посольстве орден "Знак Почета"...

Запомнились и другие мероприятия, организованные гостеприимными хозяевами-французами: " встреча с ветеранами движения Сопротивления в годы войны, и возложение венков к памятнику жертвам фашизма в Шербуре. Происходило все это торжественно. С оркестром. При участии выстроенных команд советских и французских моряков. И наконец, в городском парке Шербура в честь пребывания советских кораблей мы посадили дерево дружбы.

Очень взволновала меня встреча в порту Шербур с активным участником минувшей войны генералом Пьером Пуйядом, командиром французского авиационного полка "Нормандия - Неман", который действовал на советско-германском фронте в 1943-1945 годах. Летчики этого полка совершили свыше 5000 боевых вылетов, провели 869 воздушных боев, сбили 273 и повредили 80 фашистских самолетов.

После войны Пьер Пуйяд много лет возглавлял общество "Франция - СССР". В дружеской, теплой беседе мы вспомнили с ним военные годы и дни, когда сражались против общего врага. К сожалению, этого отважного летчика и большого друга нашей страны уже нет в живых...

За пять дней нашего пребывания в Шербуре на кораблях побывало свыше девяти тысяч французов. В книгах отзывов они оставили более тысячи записей. Все до одной исключительно доброжелательные, полные уважения и симпатии к советским людям, к нашей стране, к советским морякам.

Однажды в моей каюте раздался телефонный звонок. Дежурный по кораблю доложил, что со мной хочет повидаться некто Огюст Роверт. Это имя мне ни о чем не говорило, но я попросил проводить посетителя в каюту. Оказалось, что это был один из жителей Шербура, пожелавший подарить мне свою книгу о физическом воспитании. У нас состоялась дружеская беседа, суть которой достаточно красноречиво выражена в дарственной надписи автора на книге:

"Господину адмиралу Егорову!

Русская нация сделала значительный шаг вперед, который по достоинству оценивается человечеством. Каждый раз, когда Ваши корабли заходят в порт, Вы показываете свою культуру, дисциплину и тонкий интеллект...

Пусть процветает вечная Россия! О. Роверт. 27.05.77".

Такая, прямо скажем, лестная для нас оценка была не единичной. Я вспоминаю последний день в Шербуре - день проводов. Отход назначен на 12 часов. Но на набережной пусто. Придут ли жители Шербура на проводы? Кто-то сказал: "Вряд ли. Сегодня воскресенье, французы на отдыхе".

Однако прогноз не подтвердился. В 11 часов 30 минут набережная до отказа была заполнена людьми, а на акваторию аванпорта вышли несколько десятков катеров и яхт. И когда корабли отдали швартовы, вся многотысячная масса вдруг всколыхнулась. С берега донеслись возгласы: "Приходите еще!", "До встречи!", "Спасибо!".

После того как берега Франции растаяли в сиреневой дымке, мне подали радиограмму от мэра Шербура:

"Адмиралу Егорову. Господин адмирал! Разрешите мне перед Вашим уходом поблагодарить Вас от имени всего населения Шербура за прекрасное представление Ваших моряков (Ансамбль песни и пляски Северного флота дал несколько больших концертов, пользовавшихся колоссальным успехом. - Г. Е.), а также за их великолепную выправку.

Вы внесли большой вклад в упрочение советско-французской дружбы.

Эти чудесные дни, незабываемые воспоминания для наших сограждан пойдут на пользу нашей совместной деятельности на достижение мира во всем мире.

Счастливого плавания и до скорой встречи! Л. Дарино.

Депутат национального собрания, мэр Шербура".

"Культура", "вежливость", "дисциплинированность", "интеллект" - эти слова встречаются на каждой странице книг для посетителей, которые хранятся на кораблях, побывавших ла рубежом. Люди самых различных стран и континентов единодушны в своих оценках. И это закономерно. Наши моряки - плоть от плоти своего народа. Они выросли в атмосфере равенства и братства, где высоко чтут человечность, вежливость, благородство, интернационализм.

* * *

В феврале 1975 года тропический циклон обрушился со страшной силой на остров Маврикий, затерянный в бескрайних просторах Индийского океана. Ураганный ветер сметал, как спички, опоры электропередач, срывал крыши зданий. Когда ветер стих, перед жителями Порт-Луи - столицы государства Маврикий предстала страшная картина. Город остался без энергии, без воды, без телефонной связи. Дороги были завалены вырванными с корнем деревьями.

И в этот трудный час на помощь жителям пришли моряки с советского крейсера "Дмитрий Пожарский", который находился в плавании неподалеку от острова. Были быстро созданы бригады, продумана организация работ. Двенадцать суток не покладая рук трудился экипаж крейсера. За это время удалось восстановить десятки километров линий электропередач и телефонной сети, очистить от завалов дороги, ввести в действие водопровод. Мало того, советские моряки стали донорами и охотно сдали кровь, которая очень пригодилась для спасения пострадавших жителей государства Маврикий.

В 1971 году, после образования Народной Республики Бангладеш, наши военные моряки помогли дружественному народу восстановить главный порт страны Читтагонг, деятельность которого была полностью парализована.

Иностранные специалисты считали, что для восстановления порта понадобятся годы. И надо сказать, такое утверждение было не безосновательным, так как большинство работ предстояло производить под водой, а река Карнапхули, у которой расположен Читтагонг, очень коварна. Скорость течения здесь до 10 километров в час, температура воды до плюс 32 градусов, вода очень мутная. Разглядеть что-либо в ней просто невозможно. И тем не менее в невиданно короткие сроки советские моряки выполнили все необходимые работы. Порт Читтагонг был восстановлен.

И еще один пример интернационализма. В 1969 году отряд кораблей советского Военно-Морского Флота под флагом вице-

адмирала С. С. Соколана прибыл с визитом на Кубу. Жители острова Свободы восторженно встретили советских моряков. Во встрече участвовало около миллиона кубинцев. Многокилометровая набережная Малекон, вдоль которой проходили корабли, была на всем протяжении запружена народом.

Все семь дней визита явились яркой демонстрацией советско-кубинской дружбы. Наши моряки не только познакомились с жизнью, культурой и бытом кубинцев, с их успехами в строительстве социализма, но и оказали помощь в уборке сахарного тростника. Все матросы, старшины, мичманы, офицеры отряда приняли участие в сафре - так на Кубе называют рубку тростника...

Во время визита в Норвегию, с рассказа о котором я начал этот раздел, наши корабли посетила делегация норвежских коммунистов, в которую входили не только мужчины, но и женщины. Некоторые из них с гордостью носили советские ордена награды за борьбу с фашизмом. В годы войны эти люди сражались в рядах движения Сопротивления против оккупантов и квислинговцев и тем самым способствовали освобождению своей страны. Коммунисты рассказали нам, как шла эта борьба, каких потерь и жертв стоила им победа.

Интересной была встреча с бывшим в то время премьер-министром Норвегии Братели, с визитом к которому мы прибыли вместе с советским послом С. К. Романовским. В период оккупации Норвегии Братели был руководителем молодежной организации страны, участвовал в борьбе с фашистами. Незадолго до изгнания оккупантов он попал в концентрационный лагерь, где чуть не погиб. Спасли его члены подпольной коммунистической организации. В беседе с премьер-министром, которая состоялась по его инициативе, затрагивались вопросы, касавшиеся войны, освободительной миссии Советского Союза. Не без его участия мне была предоставлена возможность выступить по норвежскому телевидению.

Не могу не вспомнить добрым словом блестящую организацию и обеспечение программы нашего визита, а также дружелюбное отношение со стороны командования флота Норвегии, особенно инспектора военно-морского флота контр-адмирала Окинеса.

Контр-адмирал Окинес участвовал на кораблях Норвегии, базировавшихся на порты Англии, в боевых действиях против фашистского флота. Он и его офицеры хранили в памяти военные годы, высоко ценили вклад Советской Армии в разгром фашистов. По инициативе хозяев были организованы интересные экскурсии

в морской музей, где хранится знаменитый плот "Кон-Тики" известного путешественника Тура Хейердала, а также в морской порт на нефтедобывающую вышку, которая в то время являлась уникальным сооружением.

Дружески распрощавшись с хозяевами-норвежцами, мы поблагодарили за гостеприимство не только их, но и представителей советского посольства, и наши корабли взяли курс на север, к родным берегам...

Вместо послесловия

За годы флотской службы мне не раз доводилось принимать участие в таких торжественных актах, как спуск на воду боевых кораблей и подъем на них Военно-морского флага. Всякий раз мы, участники таких событий, испытывали радость и глубокое удовлетворение, ведь они означали завершение напряженного труда огромного количества людей. И не случайно каждый спуск боевого корабля выливался в настоящий праздник. Так было и тогда, в конце 60-х годов на торжественном митинге рабочих, инженеров предприятия, военных моряков, где мне довелось присутствовать. Это был праздник в честь завершения огромной работы, праздник, означавший, что крепнет обороноспособность нашей славной отчизны и, следовательно, растет гарантия мирной жизни и созидательного труда советского народа...

* * *

Годы бегут быстро. Обстановка ныне создалась сложная. Реакционные империалистические круги, прежде всего США, игнорируя уроки истории, объявили новый "крестовый поход" против социализма, пытаются добиться военного превосходства над СССР и его союзниками, безудержно взвинчивают гонку вооружений, с позиции силы стремятся диктовать свою волю суверенным государствам. Серьезную тревогу вызывают развертывание новых американских ядерных ракет первого удара в ряде западноевропейских стран, рост военных приготовлений США на Дальнем Востоке, усиливающаяся милитаризация Японии. Но, несмотря на все это, зловещий ядерный гриб не поднялся ни над одним советским городом. Не поднялся благодаря в первую очередь мудрой миролюбивой политике Коммунистической партии и Советского правительства, не поднялся еще и потому, что агрессивные устремления империалистов сдерживали могучие Вооруженные Силы нашей страны, в том числе и атомный, ракетоносный океанский советский Военно-Морской Флот. Вспоминая прошлое, дивишься подвигу, который был связан с его созданием, становлением, возмужанием. Ведь на заре Советской власти мы фактически начинали с пуля.

За годы первой мировой и гражданской войн отечественный флот понес значительные потери. Одни корабли погибли в боях, другие, как это произошло на Черном море и на Северной военной флотилии, были уведены белогвардейцами за рубеж и там интернированы. Часть кораблей затопили сами моряки, дабы они не достались врагу. Большинство же тех, что уцелели, требовали ремонта, а судостроительные и судоремонтные заводы в тот период бездействовали.

Оценивая состояние флота после гражданской войны, председатель Реввоенсовета СССР и Нарком по военным морским делам М. В. Фрунзе писал: "В общем ходе революции и... гражданской войны на долю морского флота выпали особенно тяжкие удары.

В результате их мы лишились большей и лучшей части его материального состава, лишились огромного большинства опытных и знающих командиров, игравших в жизни и работе флота еще большую роль, чем во всех других родах оружия, потеряли целый ряд морских баз и, наконец, потеряли основное ядро и рядового краснофлотского состава.

В сумме все это означало, что флота у нас нет"{10}.

Но задачи обороны требовали, чтобы у первого в мире социалистического государства был могучий, соответствующий его интересам океанский военно-морской флот. Вот почему уже в марте 1921 года X съезд РКП (б) призвал коммунистов и весь советский народ к восстановлению и укреплению Красного Флота. Выполняя решения съезда, Центральный Комитет партии принял постановление о возвращении на флот всех моряков-коммунистов, занятых на работе в советских учреждениях и народном хозяйстве.

Откликнулся на патриотический призыв партии и комсомол. 16 октября 1922 года V съезд РКСМ принял решение взять шефство над Красным Флотом. И тысячи лучших представителей комсомола стали моряками.

Образно говоря, флотский организм начал наполняться молодой горячей кровью, крепли его мускулы, бурлила энергия. Закипела работа на недостроенных или пришедших в негодность боевых кораблях. На Черном и Балтийском морях вводятся в строй подводные лодки дореволюционной постройки "Барсы" и лодки типа "АГ". На Черном море возвращается к жизни крейсер "Память Меркурия", который после реставрации получает новое название "Коминтерн". Вслед за ним вводятся в строй крейсера "Червона Украина", "Красный Кавказ".

В 1923 году на Черном море создается экспедиция подводных работ особого назначения - ЭПРОН, в задачи которой входили

подъем со дна затопленных кораблей и направление их на заводы с целью дать кораблям вторую жизнь. Кстати, одним из первых был поднят эскадренный миноносец "Калиакрия", получивший после ремонта название "Дзержинский". К нему вскоре присоединяются эсминцы типа "Новик" - "Шаумян", "Незаможник".

Шефство комсомола над флотом продолжалось и в предвоенные годы, и в период войны. Играет оно свою важную роль и сейчас.

В суровое для Отчизны время - в годы Великой Отечественной войны на средства, собранные комсомольцами, было создано несколько боевых кораблей. Среди них значились подводные лодки "Новосибирский комсомолец", "Ярославский комсомолец", торпедные катера и ряд других кораблей. На них комсомольцы и сражались. Мне известно об успешных боевых действиях подводной лодки "Ярославский комсомолец" под командованием капитана 3 ранга Виктора Николаевича Хрулева. В период моей учебы в Военно-морском училище имени М. В. Фрунзе Хрулев являлся начальником нашего курса и пользовался в училище непререкаемым авторитетом, который еще возрос в период боев с врагом.

На Черноморском, Балтийском, Северном флотах гремели имена бесстрашных моряков-комсомольцев, 75 тысяч из них были награждены орденами и медалями, а 400 человек - удостоены высокого звания Героя Советского Союза.

Сражались моряки-комсомольцы и на сухопутных фронтах. Неувядаемой славой покрыли себя посланцы Тихоокеанского флота, действовавшие в составе морской пехоты в битвах под Москвой и в Сталинграде.

В советском Военно-Морском Флоте стало традицией называть корабли именами комсомольцев. А кое-кто даже говорит в шутку, что под Военно-морским флагом плавает целая комсомольская эскадра. И это действительно так. Чтобы убедиться, достаточно назвать хотя бы большой противолодочный корабль "Комсомолец Украины", эсминец "Московский комсомолец", большой десантный корабль "Воронежский комсомолец", сторожевой корабль "Архангельский комсомолец", морской тральщик "Комсомолец Белоруссии" и другие. Шефство комсомола над флотом успешно продолжается по сей день. Это свидетельство любви к флоту нашей молодежи, ее верности ленинским идеалам, преданности Коммунистической партии и Советскому правительству.

Но вернемся к тридцатым годам, к строительству советского Военно-Морского Флота, ведь именно в те годы были заложены основы побед, одержанных затем в яростных боях Великой

Отечественной.

Наряду с восстановлением и модернизацией старых кораблей закладывались новые - полностью советской постройки.

Создавались конструкторские бюро, где буквально бурлила кипучая творческая мысль. Я рассказывал в начале книги о гениальном, с моей точки зрения, создателе первых советских подводных лодок Б. М. Малинине и его конструкторском бюро. Хочется с благодарностью назвать также М. А. Рудницкого - создателя подводной лодки типа "К".

Читателям моей книги уже знаком главный строитель на одном из заводов К. Ф. Терлецкий. Огромной благодарности заслуживают и творцы подводных лодок В. Ф. Критский, Г. М. Трусов, П. З. Голосований, З. А. Дерибин, внесшие большой вклад в укрепление могущества нашего флота.

Когда разразилась Великая Отечественная война, в смертельную схватку с врагом на море вступили 206 подводных лодок советской постройки. Это была огромная сила. Огромная не только по количеству кораблей, но и по боеспособности имевшегося на них оружия. Наши отечественные лодки были очень надежны, их боевые качества не уступали боевым качествам лодок противника, а по ряду параметров и превосходили их.

У гитлеровцев, например, дела в этом плане обстояли не столь благополучно. Судить об этом можно хотя бы по уже упоминавшейся мною книге К. Деница "Немецкие подводные лодки во второй мировой войне".

Перечитывая рукопись, я мысленно возвращаюсь к событиям военного времени и еще раз с величайшей благодарностью вспоминаю создателей советских подводных кораблей: конструкторов, инженеров, техников, рабочих судостроительных заводов. Слава им, великим труженикам, и низкий поклон от ветеранов-подводников.

Наряду с подводными лодками строились и надводные корабли. Сошли со стапелей крупные быстроходные лидеры эсминцев "Ленинград", "Минск", "Москва", "Харьков", "Баку", "Тбилиси". Строились эскадренные миноносцы VII проекта, создавались первые крейсера советской постройки "Киров" и "Максим Горький" на Балтике, "Ворошилов" и "Молотов" на Черном море. В дни обороны Ленинграда огнем орудий главного калибра "Киров" сорвал не одну атаку врага. А под прикрытием артиллерийских залпов этого крейсера прорывались из Ленинграда в Кронштадт и подводные лодки.

Не был оставлен без внимания и так называемый "москитный флот". Я имею в виду торпедные катера, создание которых связано с деятельностью Центрального аэрогидродинамического

института - ЦАГИ и его руководителя - видного советского авиаконструктора трижды Героя Социалистического Труда академика Андрея Николаевича Туполева.

В процессе строительства торпедных катеров и родилось плодотворное сотрудничество работников авиационной промышленности и кораблестроителей. Созданные благодаря тесному творческому общению, верткие и стремительные катера "Г-5" продемонстрировали в схватках на морях отличные боевые качества и позволили нанести врагу значительный урон.

В последующем был создан торпедный катер "Комсомолец" - самый быстроходный во время войны.

Большое внимание уделялось в нашей стране в предвоенный период и в ходе войны развитию морской авиации флотов. Летчики морской авиации покрыли себя неувядаемой славой, отважно сражаясь с врагом с первого до последнего дня войны. Первыми Героями Советского Союза стали летчики-истребители балтийцы А. К. Антоненко и П. А. Бринько, звания дважды Героя Советского Союза удостоился летчик-истребитель североморец Б. Ф. Сафонов.

Состав ВВС флотов в ходе войны значительно возрос по численности и улучшился по боевым качествам машин. Вошли в строй новые самолеты минно-торпедной авиации, бомбардировщики-пикировщики, топмачтовики{11}, дальние морские истребители и разведчики.

Силами ВВС Северного флота было уничтожено около 100 фашистских кораблей, 200 транспортов и 1145 самолетов. Эти цифры позволяют сказать, что морская авиация флотов внесла решающий вклад в разгром противника на море.

Хочется подчеркнуть, что основы фундамента победы в боевых действиях на море в Великую Отечественную войну закладывались еще в предвоенные годы. Закладывались народом и в интересах народа. Строительством отечественного флота занимались буквально все - от академика до рабочего. Все, от адмирала до матроса, сколачивали его в единый боевой организм, способный решать в море задачи любой сложности.

В тесном единении советского народа и его армии крепилась обороноспособность страны. В тесном их единении шла битва с фашизмом, развязавшим невиданную доселе войну.

В одном из разделов воспоминаний я рассказывал, как в условиях жестокой блокады Ленинграда трудились рука об руку на судостроительных заводах моряки и рабочие, как благодаря этому гремели на Балтийских просторах взрывы и шли на дно фашистские транспорты, набитые до отказа военной техникой, оружием, живой силой. Это отмечено и в "Истории второй

мировой войны 1939-1945": "Оценивая итоги действий подводных сил Балтийского флота летом и осенью 1942 г.,- читаем мы,- руководство вермахта на совещании в ставке 22 декабря отмечало, что каждая советская подводная лодка, прорвавшаяся в Балтийское море, представляла собой угрозу судоходству на всем море и подвергала опасности транспортные суда, которых уже не хватало для перевозок воинских грузов и стратегического сырья"{12}.

Гремели эти взрывы и потому, что, проявляя беспримерное мужество, советские подводники прорывались сквозь, казалось бы, непреодолимые заслоны в глубокие морские тылы врага. Гремели взрывы и благодаря участию в решении этой проблемы советских ученых, научных сотрудников, инженеров.

Сейчас известно, что прорывы через противолодочные рубежи, казалось бы наглухо отсекавшие Финский залив от Балтийского моря, осуществлялись не наобум, а благодаря продуманным, научно обоснованным рекомендациям ученых. Поэтому с полным основанием можно сказать, что моряки и ученые находились в едином боевом строю.

В ночь на 22 июня 1941 года фашистская авиация осуществила первую бомбардировку Севастополя. Сначала посчитали, что на город и на бухту были беспорядочно сброшены обычные авиационные бомбы. Однако вскоре выяснилось, что противник сбросил тогда не бомбы, а морские мины, причем неизвестной для нас конструкции.

Какие способы следовало найти для борьбы с ними? Какую защиту должны были применять корабли? Ведь дело пришлось иметь с неконтактными минами, которые взрывались от магнитного поля корабля.

Эту задачу блестяще решили еще не очень тогда известные, а впоследствии прославившиеся на весь мир ученые Игорь Васильевич Курчатов и Анатолий Петрович Александров.

Говоря о победе советского народа и наших доблестных Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне, нельзя не сказать самых теплых слов о наших флотоводцах, о тех, кто в суровые военные годы не только планировал дерзкие операции, но и блестяще осуществлял их. Мне приходилось встречаться со многими и работать под их командованием. Думаю, что их богатый опыт должен служить примером для нашей смены - флагманов, кому партия и народ доверили высокие посты и ответственность за оборону Родины с океанских и морских направлений.

Хочется отметить, что и Народный комиссар ВМФ СССР и командующие действующими флотами были к началу Великой

Отечественной войны людьми сравнительно молодыми: Наркому ВМФ СССР Николаю Герасимовичу Кузнецову исполнилось 38 лет, командующему Краснознаменным Балтийским флотом Владимиру Филипповичу Трибуцу - 41, командующему Черноморским флотом Филиппу Сергеевичу Октябрьскому - 42, командующему Северным флотом Арсению Григорьевичу Головко 35 лет. У каждого из них был за плечами боевой опыт, приобретенный в гражданскую войну или в период войны испанского народа против фашизма. Все имели высшее военно-морское образование и обладали качествами истинных флотоводцев.

Под стать руководителям флота были и руководящие политработники, люди высокой партийной закалки, до мозга костей преданные Коммунистической партии, Советскому правительству. Вот почему спустя сорок лет после Великой Победы новые поколения моряков с любовью вспоминают И. В. Рогова, А. А. Николаева, Н. М. Кулакова, Н. К. Смирнова, Н. А. Торика, И. И. Азарова и многих других.

Ныне в боевом строю стоят сыновья и внуки бывших фронтовиков. Ответственные и благородные задачи защиты нашего социалистического Отечества, защиты мира они выполняют в сложной международной обстановке, которая требует и высокой боевой готовности, и бдительности, и духовной мобилизованности. Такие качества присущи советским воинам. А потому можно с полным основанием сказать, что все задачи будут выполнены с честью.

* * *

Работу над рукописью я завершил в преддверии знаменательного юбилея 40-летия нашей Победы в Великой Отечественной войне. В эти дни особенно зримо вставало перед глазами величие подвига советского народа и его Вооруженных Сил. Это они под руководством Коммунистической партии отстояли свободу и независимость нашей Родины, защитили дело Великого Октября, внесли решающий вклад в победу над фашистской Германией и ее союзниками, в освобождение народов Европы от фашистского рабства, в спасение мировой цивилизации.

Вот почему хотелось еще раз вспомнить добрым словом светлую память тех, кто так и не увидел Дня Победы, отдав ради нее жизнь.

Я посвящаю воспоминания и своим друзьям-сослуживцам, с кем воевал, а затем сотрудничал в мирное время, обеспечивая безопасность Родины с океанских и морских направлении.

На разных этапах службы судьба сводила меня со многими

замечательными моряками, видными военачальниками. Я, как и все мои сверстники-офицеры, благодарен им за мудрые советы и за науку, которую они умело преподали нам.

Менялось с годами мое положение, менялись должности, расширялся круг ответственности, сначала за боеспособность корабля, затем - соединения, потом - флота. Менялся с годами и я сам. Но всегда оставалась неизменной коммунистическая убежденность, желание отдать всего себя Родине, флоту.

Вспоминая прошлое, мне хотелось еще раз взглянуть на пройденный путь, вспомнить различные события, подумать о пережитом. И я буду безмерно счастлив, если опыт, приобретенный за годы службы, если мои размышления и выводы послужат благородному делу воспитания новых поколений моряков, помогут им успешно решать задачи по укреплению боеспособности нашего славного Военно-Морского Флота.

Сегодня особенно важно воспитывать у молодежи чувство любви к Родине, высокую политическую и классовую бдительность, постоянную готовность к подвигу.

Международная обстановка сложна. Она требует, чтобы военные моряки, охраняющие Родину с океанских и морских направлений, были постоянно начеку и во всеоружии. Выполняя это требование, советские моряки день ото дня крепят выучку в дальних походах, повышают боевое мастерство, что я и пытался показать в книге.

В ходе работы над рукописью я встретился с многими товарищами, с кем привелось служить на разных флотах. Они помогли воскресить детали отдельных событий, поделились своим опытом и воспоминаниями.

За оказанную мне драгоценную помощь приношу сердечную благодарность адмиралу в отставке С. Е. Захарову, вице-адмиралу в отставке В. А. Сычеву, контр-адмиралам Л. М. Жильцову и И. Р. Дубяге, капитану 2 ранга-инженеру в отставке М. С. Кувшинову и старшине 1-й статьи Н. С. Лаврешникову.

Примечания

{1}Дениц К. Немецкие подводные лодки во второй мировой войне. М., 1964, с. 29-30.

{2}Чоп - деревянная пробка для заделки отверстий в корпусе корабля, подводной лодки. - Здесь и далее примечания автора.

{3}Позывные - флажный сигнал, присвоенный кораблю.

{4}Трибуц В. Ф. Подводники Балтики атакуют. Л., 1963, с. 15.

{5}Кратность - число, показывающее, сколько раз можно безопасно пройти над миной. Прибор срочности приводил мину в боевое положение через определенный срок: через несколько дней, неделю, месяц.

{6}Несколько тысяч тонн сои нашли в торговом порту. 1-й Ленинградский государственный молокозавод по указанию горкома партии довольно быстро освоил технологию изготовления соевого молока, которое явилось драгоценным подспорьем для ленинградцев.

{7}Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. 2-е изд. М., 1976, т. 1, с. 33

{8}В обиходе этот клапан называли общефлотским.

{9}Во Франции начальник штаба ВМС является главнокомандующим ВМС. - Прим. ред.

{10}Цит. по: Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. 8-е изд., доп. No, 1974, с. 127.

{11}Топмачтовик - самолет, который на бреющем полете на уровне мачт корабля противника сбрасывает бомбы с высокой вероятностью поражения цели.

{12}История второй мировой войны 1939-1945. М., 1975, т. 5, с. 266.